JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 44

Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

3. sierpień 1930

O palmę zwycięstwa



Od szeregu dni cała Europa żyje pod znakiem gigantycznych zmagań o palmę zwycięstwa w Międzynarodowym Rajdzie Awjonetek. Na rycinie widzimy awjonetkę polską R. W. D. 4, oraz niemiecką Klemm 25 IV a gotowe do odlotu z aerodromu francuskiego w Orly.

Z frontu amerykańsko-europejskiego

Skutki krachu na Wall-Street. — Oszczędności automobilistów amerykańskich. — Zwężenie się eksportu do Europy. — Nadprodukcja i spadek cen. — Wielkie plany i chwilowy spokój. — Represje europejskie. — G. M. C. — Fiat? — Ford i Isotta?

Pisaliśmy w swoim czasie o fatalnych skutkach katastrofy giełdowej na Wall-Street dla amerykańskiego przemysłu samochodowego; pamiętamy jeszcze, że widomym znakiem krachu finansowego był spadek prawie wszystkich akcyj automobilowych amerykańskich, dochodzący do 70 proc. kursu wrześniowego z r. 1929.

Z katastrofalnych skutków krachu na giełdzie nowojorskiej Yankesi do tej pory nie zdołali się oswobodzić! Zarówno położenie na rynku wewnętrznym, jak i sytuacja eksportu samochodowego stale jeszcze znajdują się pod znakiem wspomnianych konsekwencyj.

Wiadomo, że w Ameryce, w okresie świetnej konjunktury powojennej, istniał zwyczaj zmieniania samochodów prawie w tem samem tempie, w jakiem zmienia się garnitury ubrań. Jeszcze w ubiegłym roku w ostatnim z rzędu „dziesięciu lat tłustych“ z 2.500.000 nowych wozów posłużyły do zastąpienia samochodów zużytych względnie wycofanych z ruchu; całkowita zaś produkcja amerykańska wyniosła 6 miljonów wozów. Jak więc widzimy, prawie 50 proc. całkowitej wytwórczości było przeznaczone na odświeżenie wzgl. zastąpienie braków taboru automobilowego.

Krach giełdowy spowodował i w tej dziedzinie dalekoidące przeobrażenia. W zamożnej rodzinie amerykańskiej nierzadko było kilka samochodów: jeden dla pana, jeden dla pani, trzeci dla dzieci, a nawet i czwarty dla służby. W nowej sytuacji taki stan, prywatnego taboru samochodowego oznacza niedający się utrzymać zbytek: jeden wóz musi wystarczyć całej rodzinie, resztę zaś trzeba sprzedać.

Okaże się niewątpliwie, że produkcja amerykańska spadnie w roku bieżącym z 5-ciu na 4 miljony wozów. Z tej ogólnej ilości Ford, którego skutki krachu najmniej dotknęły, wyprodukuje połowę, tj. 2 miljony, zaś Chevrolet około 1.300.000. Dla wszystkich pozostałych fabryk pozostanie 700.000 wozów. Cóż one poczną w takich warunkach? Zamiast wyprodukować 3 miljony, jak w latach ubiegłych, konjunktura zezwala im na wyprodukowanie zaledwie siedmiu set tysięcy... Tymczasem urządzenia fabryczne itd. przygotowane są dla produkcji 5-cio krotnie wyższej! Położenie do pozazdroszczenia!

Rynek wewnętrzny Stanów Zjednoczonych jest zawalony nietylko wozami używanemi, ale i stockami nowych maszyn, których ilość obliczało się na początku r. b. na 3—4 miljony. Z samochodami w Ameryce jest w r. b., jak ze zbożem: już pojawiło się na rynku nowe zboże, a jeszcze są olbrzymie zapasy starego; obok nowych stosów żytnich sterczą stogi zeszłoroczne. Otóż wspomniane, zapasowe wozy „nowe“ nie są znowu tak bardzo nowe, skoro są produkcji 1929 r. Ale i one muszą znaleźć nabywców i to prędzej, niż modele 1930 r. Skutkiem tego produkcja tegoroczna musiała ulec redukcji; logiczną zaś konsekwencją zwężenia produkcji powinien być wzrost cen; tymczasem hausse'y niema na rynku amerykańskim, gdyż podaż wielokrotnie przewyższa popyt. Ponieważ zaś koszt konstrukcji wozu, wyprodukowanego w mniejszej ilości, jest stosunkowo wyższy od kosztu produkcji w wielkiej serji — niemożność osiągnięcia wyższej ceny sprzedażnej dla samochodów tegorocznej produkcji — odbija się na zyskach przemysłu, redukując je do minimum, a nawet powodując znaczne straty.

Niewesoła jest sytuacja na rynku U. S. A. Jak zawsze w podobnych warunkach, roi się w Ameryce od najrozmaitszych projektów naprawy położenia. Szczególnie głośna jest propozycja przymusowego wycofywania z obiegu wozów 4-letnich, jako rzekomo zagrażających bezpieczeństwu ruchu! Ale nas, Europejczyków (jakże ucieszyłby się p. Briand, czytając to zdanie) nie interesuje zbytnio, co Yankesi zrobią u siebie dla poprawienia wewnętrznej konjunktury w przemyśle samochodowym. Natomiast zaciekawia nas kwestja, jaki wpływ wywiera ciasnota na rynku wewnętrznym Stanów Zjednoczonych na ich politykę eksportową? Wpływ ten jest olbrzymi.

Musimy uświadomić sobie przedewszystkiem, że wielkie firmy amerykańskie, to nietylko potężne jednostki przemysłowe, ale i bogate przedsiębiorstwa finansowe. Taka General Motors Co. miała w ub. roku inkassa przeszło miljard dolarów... Na skutek krachu giełdowego wpływy G. M. C., podobnie zresztą jak i firm konkurencyjnych, spadły o połowę. Aby zaradzić deficytowi, trzeba było naruszyć rezerwy gotówkowe, co znów osłabiło podstawy finansowe, na których gigantyczne te przedsiębiorstwa się opierały.

Zwężenie się finansowej bazy operacyjnej osłabiło nieco tempo ekspansji amerykańskiego przemysłu automobilowego, zmierzającego ku podbojowi świata drogą utworzenia światowego trustu automobilowego, oczywiście pod gwiaździstą banderą. W ubiegłym roku operacja ta była w pełnym toku: niemieckie firmy zostały zmuszone do odstępywania wielkich pakietów akcyj, samodzielność przemysłu francuskiego również była zagrożona i — wogóle — roiło się w Europie od agentów, skupujących fabryki i fabryczki na rachunek koncernów amerykańskich.

Przyszedł krach na Wall-Street. Przyszła dekonjunktura, a wraz z nią spadek inkasa amerykańskich fabryk samochodowych. Ostygł nieco impet podbojowy Yankesów. Ostygł, ale nie zamarł. Bo znowu jesteśmy świadkami nowej fali ofenzywy amerykańskiej, o czem niebawem pomówimy. Przedtem jednak warto choć w kilku słowach przypomnieć, o co właściwie Amerykanom chodzi w Europie.

Niemcy i Francja znalazły się wprawdzie w pierwszej linji ogniowej ofenzywy amerykańskiej, ale bardziej niż na zdobyciu rynków tych 2 państw zależało i zależy Amerykanom na podboju rynku angielskiego. Obejście barjer celnych i podjęcie produkcji „intra muros“ taryfy angielskiej — oto klucz do zdobycia już nietylko rynku Zjednoczonego Królestwa, ale i rynków kolonjalnych oraz zbytu w dominjonach.

Również dążą Amerykanie do podboju nieprzychylnego im rynku południowo-amerykańskiego za pomocą importu europejskiego. Państwa takie, jak Brazylja i Argentyna odnoszą się do Stanów Zjednoczonych z wyraźną niechęcią, zarzucają im bowiem dążności hegemonistyczne. Dlatego import europejski wogóle, zaś przywóz samochodów europejskich w szczególności, cieszy się w Ameryce Południowej wielkiem wzięciem. Zauważyli to Yankesi i pragną zdyskontować na własną korzyść upodobania Ameryki Łacińskiej do produkcji europejskiej i to drogą dostarczania wozów amerykańskich, ukrywających się pod markami europejskiemi.

Wielkim planom konsorcjów amerykańskich stanęły w bieżącym roku na przeszkodzie: przedewszystkiem wspomniane trudności finansowe, a następnie podwyżki taryf celnych w głównych państwach Starej Ziemi. Podwyżki te, jak wiadomo, są tylko odpowiedzią na niesłychany „Hawley-Smith Tariff Bill“, mocą którego Stany Zjednoczone podniosły swoje barjery celne do granic niebotycznych.

Trzeba przyznać, że represje europejskie zastosowane do towarów pochodzenia amerykańskiego są w niejednym wypadku bardzo ostre. Tak np. Włochy podwyższyły swoją taryfę celną na samochody bardzo znacznie. Obecnie wozy osobowe, obojętnie czy karosowane czy nie, opłacają przy wadze ogólnej 700 kg. 300 lirów złotych za kwintal, zaś przy wadze 700 — 1 200 kg. 400 zł., a ponad 1 200 kg. 440 l. zł. Są to cła wysoce prohibicyjne, znajdujące uzupełnienie w równie wysokich stawkach celnych na karoserje, silniki i poszczególne najważniejsze części składowe samochodów. W ten sposób Włochy zgóry zapobiegły możliwości obchodzenia taryfy celnej, drogą tworzenia warsztatów montażowych.

Wiadomo, że Amerykanie mają wyraźną skłonność ku bojowniczości. Represje Mussoliniego podnieciły w nich chęć rewanżu. I tak się stało, że podczas gdy na ogólnym froncie amerykańsko-europejskim panuje spokój, odcinek włoski tegoż frontu jest bardzo ożywiony.

Mianowicie utrzymują się uporczywie pogłoski o bliskiej fuzji między General Motors i Fiatem. O sposobach i granicach przyszłej współpracy dwóch tych potęg samochodowych w chwili obecnej nie wiadomo nic dokładnego, a nawet zainteresowane strony dementują tym pogłoskom. Ale dementi owe są tak niezgrabne, że raczej nadają plotkom pozory słuszności, niż im zaprzeczają.

W szczególności berlińskie przedstawicielstwo Fiata zakomunikowało prasie, że o współpracy tej firmy z G. M. C. nie może być mowy, ponieważ Fiat wyrabia wozy wysokiej klasy, zaś wymieniony koncern amerykański tylko samochody użytkowe. Na to bardzo słusznie zauważa półurzędowa niemiecka „Industrie- und Handels Zeitung“, że zarówno fabryki turyńskie, jak i G. M. C. wyrabiają zarówno samochody jednej, jak i drugiej klasy, z tą tylko różnicą, że firma amerykańska produkuje większą ilość różnych typów niż firma włoska. Dlatego nie można kwestjonować istnienia konkurencji między obydwoma firmami na rynku europejskim, jak to czyni przedstawicielstwo berlińskie „Fiata“ .

Połączenie się G. M. C. z Fiatem ma dlatego tak wielkie pozory prawdopodobieństwa, ponieważ już od kilku lat firmy te są spowinowacone ze sobą przez wspólne stosunki bankowe. Dzisiaj już można mówić o dalekoidącej zależności Fiata od kapitału amerykańskiego. W tym stanie rzeczy interwencja rządu faszystowskiego nic nie zdołała zmienić.

Równocześnie krążą pogłoski o fuzji Ford z „Isotta Fraschini“. Pogłoskom tym nie przypisywalibyśmy wagi, gdyby nie poważne organy prasowe, które je kolportują. Zresztą nie można Amerykanom się dziwić, że powiększyli swój nacisk na rynek włoski, od którego zostali całkowicie odcięci.

Jeżeli uda się im opanować ten rynek — staną się Włochy bramą wypadową amerykańskiego przemysłu samochodowego na Europę. Zobaczymy, co nam przyszłość przyniesie.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej

Uchwały i rezolucje

(Dokończenie.)

Dalej wyraża życzenie pod adresem miarodajnych władz, aby zaniechały ustalania indywidualnych miejsc postoju, a tworzyły postoje ogólne, które jedynie przedstawiają jakąś siłę gospodarczą;

uważa, że należy wprowadzać przymus korzystania z racjonalnie urządzonych miejsc postoju oraz stacyj autobusowych, bez względu na to, czy znajdują się one na terenie publicznym lub prywatnym;

zwraca się do miarodajnych władz, aby te przy budowie dworców autobusowych, pierwszeństwo budowania udzielali miejscowym organizacjom właścicieli przedsiębiorstw autobusowych oraz wyznaczyły miejsca budowy tych dworców, o ile możności w pobliżu urządzeń stacyjnych innych środków lokomocji.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej, oceniając donioslość szybkiej naprawy dróg i stworzenia na ten cel specjalnego funduszu drogowego popiera w zasadzie projekt Ministerstwa, zmierzający do utworzenia takowego.

Wobec tego jednak, że projekt ten, w formie wniesionej w dniu 4 marca b. r. godzi w egzystencję ekonomiczną przedsiębiorstw autobusowych, Kongres zwraca się z apelem do Rządu o wycofanie takowego i wniesienie drugiego opracowanego wspólnie z przedstawicielami Związku.

Wobec tego, że fundusz osiągnięty z opłat od pojazdów mechanicznych byłby niewystarczającym na pokrycie kosztów budowy naprawy i utrzymania dróg, Kongres zwraca się do Rządu i Władz ustawodawczych z apelem o obciążenie na rzecz funduszu drogowego wszystkich czynników gospodarczych, korzystających z dróg, nie wyłączając zaprzęgów konnych.

Wobec tego, że dotychczasowe podatki drogowe są niejednolite w wszystkich powiatach Rzeczypospolitej i chaotycznie pobierane oraz z uwagi, że kardynalną zasadą podatkową winna być ich równomierność, Kongres wyraża dezyderat do Rządu o niezwłoczne wstrzymanie pobierania wszelkich opłat drogowych w obecnej formie i wdrożonych egzekucyj za takowy.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej stwierdziwszy, że Władze samorządowe nakładają na przedsiębiorstwa autobusowe świadczenia nadmierne i niezgodne z ustawą, odnosi się to do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Ministerstwa Robót Publicznych o zarządzenie zmierzające do ukrócenia tej samowoli.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej przyjąwszy pod uwagę, że sprawy komunikacji autobusowej na terenie Ministerstwa Robót Publicznych są skoncentrowane w referacie, który obejmuje całość ruchu drogowego, uważa za wskazane w obecnym stadjum rozwoju komunikacji autobusowej wyodrębnienie spraw tej komunikacji w osobny referat wyłącznie jej poświęcony;

wnosi o powołanie do życia Rady Samochodowej przy Ministerstwie Robót Publicznych, z uwzględnieniem przedstawicielstwa Związku Związków oraz o ujednostajnienie ustawodawstwa o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych;

wyraża przekonanie, że współpraca Związku z Izbami Przemysłowo-Handlowemi jest konieczna; w tym celu upoważnia władze Związku Związków do poczynienia kroków, zmierzających ku dokompletowaniu wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych przedstawicielami Związków Autobusowych, a do czasu tego dokompletowania — t. zn. w roku 1931 — do powołania tych przedstawicieli do Izb Przemysłowo-Handlowych jako rzeczoznawców;

wzywa Zarząd Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. do wystąpienia do Ministerswta Robót Publicznych z wnioskiem i memorjałem w sprawie ustawowego unormowania koncesji miejskiej komunikacji autobusowej, aby uprzywilejowanie tych przedsiębiorstw ograniczało się tylko do miast, a nie na podmiejską i dalekobieżną komunikację autobusową;

uchwala, aby wszystkie Związki Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych prowadziły ścisłą statystykę eksploatacyjną podług specjalnie opracowanego wzoru przez Komisję Techniczną Z. Z. P. A. R. P.;

wzywa Zarząd Związku do wystąpienia z memorjałem do M. R. P. w sprawie przyznania zwrotnych subsydjów, rozłożonych na parę lat, dla przedsiębiorstw komunikacyj autobusowych wyłącznie na nowych linjach w pierwszych latach ich prowadzenia.

Prezydjum Pierwszego Polskiego Kongresu Komunikacji Autobusowej składa podziękowanie p. dyrektorowi inż. Minchejmerowi za łaskawe honorowe przewodniczenie Kongresowi, jako też za serdeczne zajęcie się pracami Kongresu i za okazaną pomoc przy obradach; p. pplk. Rzeszowskiemu, przedstawicielowi Ministerstwa Spraw Wojskowych za obecność na Kongresie i okazane zainteresowanie się całkowitym przebiegiem obrad; pp. przedstawicielom prasy za okazaną pomoc i zainteresowanie się Kongresem; Dyrekcji Pozn. Kolei Elektr. w osobach pp. dyr. Nestrypke i inż. Massalskiego za udzielenie lokalu na Kongres i ułatwienie, a panu inż. Massalskiemu za pomoc przy organizacji Kongresu. Pp. referentom i przewodniczącym sekcji za prace dla Kongresu, wreszcie wszystkim obecnym za liczny udział w Kongresie. Komitetowi Organizacyjnemu w osobach pp. Kurdziela i Przyłuskiego za położoną pracę przy zorganizowaniu Kongresu.

Wszystkim Przedstawicielom firm za okazaną pomoc.

Plenum P. P. K. K. A. złożyło serdeczne podziękowanie przewodniczącemu p. radcy Barczewskiemu za energiczne przewodnictwo i prace dla dobra Kongresu.

„Stomil", polska opona samochodowa na M.W.K.T.

Zawrotne wprost sumy, jakie rokrocznie płynęły z Polski za opony samochodowe (za 1928 rok — 24.000.000 zł.) do Anglji, Francji, Włoch, Niemiec i Stanów Zjednoczonych, oddawna już budziły zaniepokojenie wśród fachowych kół gospodarczych. Było zrozumiałe, że zapoczątkowanie produkcji opon w Polsce jest sprawą wagi zasadniczej, koniecznej już, jeśli nie dla kompletnej samowystarczalności, to w każdym razie dla stworzenia „kadry", niezbędnej wobec coraz bardziej rosnącej motoryzacji życia społecznego.

Rozwiązanie tego problemu miało do pokonania najtrudniejszą przeszkodę, jaką jest długotrwały w tych wypadkach okres próbny, zanim wyrób już gotowy może być zademonstrowany odbiorcom. Próby trwały 2 lata i dopiero dziś, szczęśliwym zbiegiem okoliczności z chwilą otwarcia M. W. K. T. , polska opona samochodowa „Stomil" może być wypuszczona na rynek.

Surowiec w najlepszym gatunku importuje fabryka „Stomil" z kolonij angielskich i holenderskich w postaci prasowanych arkuszy gumy. Płótno idzie narazie francuskie, lecz nawiązano już kontakt z fabrykami polskiemi. Chemikalja częściowo są również polskie, a jedyną tylko trudnością jest plecionka druciana, którą — jak dotąd — produkują wyłącznie Niemcy ,lecz i w tym kierunku poczyniono odpowiednie kroki, aby się uwolnić od niepożądanej zależności.

Podstawową wytyczną pracy było postawienie produkcji na tak wysokim poziomie gatunkowym, aby dorównać produkcji zagranicznej i zdobyć rynek dzięki wysokiej jakości a niższej cenie. Osiągnięcie dodatnich rezultatów gatunkowości udało się wskutek zaangażowania na stanowisko kierownika technicznego dawnego współpracownika analogicznych fabryk w Berlinie i Rydze. To też już pierwsza partja wypuszczonych na rynek opon daje gwarancję ich wytrzymałości od 25 do 30 tysięcy kilometrów.

Zasługa inicjatywy utworzenia tak doniosłej placówki gospodarczej należy się Zarządowi Poznańskich Kolei Elektrycznych, których dyrektor, p. inż. Nestrypke, wziął bardzo czynny udział w pracach organizacyjnych nowej fabryki, powstałej pod nazwą „Centralnej Poznańskiej Fabryki Wyrobów Gumowych S. A." w Starołęce. Jako zaś specjalny dowód ruchliwości zarządu uznać należy wzięcie udziału w Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, na której fabryka ma piękne stoisko w pawilonie 12.

Świat produkcji zrobił już swoje. Wypuścił na rynek oponę dobrą i tanią, a przedewszystkiem oponę, w której zawarta jest inicjatywa polskiego inżyniera i praca polskiego robotnika. Teraz czas, aby swój patrjotyzm gospodarczy wykazały liczne sfery odbiorców, spotrzebywujących rocznie około 100 tysięcy opon. Nic na tem nie stracą, bo otrzymają towar wyborowy, a zysk w przyszłości będzie olbrzymi, gdyż jasne jest, że produkcja opon krajowych dostosowywać się będzie do rodzajów dróg w Polsce, czego nie można wymagać od produkcji zagranicznej.

Można mieć pozatem nadzieję, że nową fabryką zainteresują się polskie koła finansowe, dla których nie może być tajne, że lokata funduszów w produkcji opon w tych warunkach konsumcji, jakie zaznaczyliśmy na początku, jest bez przesady złotem jabłkiem, o zerwanie którego doprawdy warto się pokusić.

JAN WILCZYŃSKI

O turystyce lotniczej

Zwiedzajmy Polskę samolotem. — Olbrzymia rola Aeroklubów. — Pionierzy sportu lotniczego w Polsce. — Okrężne loty turystyczne. — Wysokoprocentowe bezpieczeństwo — M. W. K. T.

Turystykę samolotową podzielić można — podobnie jak turystykę samochodową — na trzy rodzaje: to jest uprawianą sportowo, gdy kieruje się samolotem samodzielnie, gdy posługuje się samolotem turystycznym, lecąc na nim w charakterze pasażera, a wreszcie, gdy odbywa się podróż dla celów turystycznych samolotem komunikacyjnym.



„Bohaterowie powietrza" — natchnione arcydzieło Franciszka Goya.

Podczas gdy pierwszy z wymienionych sposobów zwiedzania Polski samolotem, który jest klasyczną turystyką lotniczą, połączony jest z umiejętnością kierowania samolotem, a zatem wymaga specjalnych przygotowań, drugi jest najdogodniejszy, jednak jeszcze u nas mało popularny, trzeci jest od wielu lat w Polsce wprowadzony i mogą z niego korzystać wszyscy.

Turystyka samolotowa pierwszego rodzaju, choć młoda, rozwija się u nas intensywnie i uprawiają ją zarówno osoby, posiadające własne samoloty, jak również piloci, korzystający z samolotów, stanowiących własność zorganizowanych klubów lotniczych, których obecnie mamy w Polsce aż 12, i jeden na terenie W. M. Gdańska. Klubami temi są bądź to aerokluby akademickie, istniejące w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Lwowie, Wilnie i Gdańsku, a które zespolone są w Związek Polskich Aeroklubów Akademickich, bądź też inne organizacje, jak Stołeczny Klub Lotniczy i Klub Lotniczy Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, Wielkopolski Klub Lotników w Poznaniu, Śląski Klub Lotniczy w Katowicach, Lubelski Klub Lotniczy w Lublinie, Łódzki Klub Lotniczy w Łodzi i Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Wymienione kluby liczyły w roku tysiąc dziewięćset dwudziestym dziewiątym ponad tysiąc członków, a wspierane przez władze wojskowe i cywilne szkoliły w roku ubiegłym 144 osób, z których 92 zdobyło wiedzę pilotażu.

Członkowie klubów przelecieli w roku 1929 w latach turystycznych na samolotach klubowych i własnych około ośmiu tysięcy km. Największą ilość km. przebył p. Skórzewski (15 tysięcy), drugie miejsce zajął kpt. Babiński (13 tysięcy), trzecie por. Żwirko (7 tysięcy), następnie pp. Grzeszczyk, Pruszkowski, Szulczyński, którzy przelecieli po 2—3 tys. km., a wreszcie pp. Drzewiecki, Pawłowski, Rosiński, których droga podobłoczna wyniosła od 1 do 2 tysiące klm. Ogólna ilość lotów, dokonanych przez członków klubów w roku 1929 wyniosła 25,270, tj. przeciętnie po 70 dziennie, które trwały ogółem 3.270 godzin. W ciągu całego roku 1929 przy wykonywaniu lotów turystycznych nie zdarzył się żaden wypadek nieszczęśliwy z ludźmi.

Kilka słów należy poświęcić podróży p. Skórzewskiego. Pan Skórzewski, właściciel ziemski z pod Poznania, posiada angielską awjonetkę Moth, na której stale lata po Polsce i na której z końcem 1928 r. i początkiem r. 1929 w towarzystwie swej małżonki przebył przestrzeń, wynoszącą 11.433 klm., z Londynu przez Paryż, Barcelonę, Afrykę, Rzym, Wenecję, Wiedeń do swego majątku pod Zbąszyniem. Pan Skórzewski, wyleciawszy z Londynu, przybył do Bercassan, skąd przez Hiszpanję i Gibraltar osiągnął Afrykę, poleciał w głąb Sahary i powrócił do siebie pod Poznań.

Drugim ciekawym lotem turystycznym był lot dyrektora Warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych, prof. Pruszkowskiego z Londynu do Warszawy. Prof. Pruszkowski, jak wiadomo zapalony sportsman lotniczy, wybrał się w jesieni roku ubiegłego do Londynu po zakup awjonetki w towarzystwie znanego automobilisty i pilota sportowego, p. Widawskiego, który też awjonetkę w drodze powrotnej prowadził. Trasa lotu biegła przez Ostendę, Amsterdam, Hanover, Berlin, Poznań, a w podróży powietrznej na drugiej awjonetce towarzyszył pp. Pruszkowskiemu i Widawskiemu p. Skórzewski, który przyleciał do Londynu z Polski przez Szwecję. Prof. Pruszkowski po przylocie do kraju w charakterze pasażera nauczył się sam prowadzić awjonetkę i dokonał na niej szeregu bliższych i dalszych lotów turystycznych po Polsce.

Niemniej ciekawe od lotów typowo turystycznych, które wymieniłem, są loty o charakterze sportowo-turystycznym, z których przedewszystkiem wymienić należy rajd porucznika Żwirki, dokonany w sierpniu r. ub. Por. Żwirko w towarzystwie inż. Wigury przebył 5 tysięcy klm. długą drogę z Warszawy przez Poznań, Erfurt, Frankfurt, Nancy, Paryż, Lyon, Nimes, Perignę, Barcelonę, Marsylję, Medjolan, Wenecję, Wiedeń, Kraków do Warszawy w ciągu 42 godzin. Lot porucznika Żwirki dokonany został na samolocie konstrukcji polskiej RWD (wykonanym przez pp. Regulskiego, Wigurę i Drzewieckiego w warsztatach Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warszawskiej). Por. Żwirko w ciągu 1929 r. poza wymienionym rajdem przedsię-



„Niechaj się za młodu ćwiczy, kto Ikarem zostać chce."

wziął szereg lotów sportowo-turystycznych po Polsce na łącznej przestrzeni 3 tysiące km. Z lotów tych wymienić należy rajd na przestrzeni 800 km z Warszawy przez Bydgoszcz i Poznań zpowrotem do Warszawy.

Zapalonym miłośnikiem turystyki samolotowej w Warszawie jest również kpt. Babiński, który na polskiej awjonetce J. D. 2 konstrukcji p. Jerzego Drzewieckiego, zbudowanej także w warsztatach Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warszawskiej, w roku 1929 osiągnął drogą podobłoczną 13 250 km długą, przebywając w powietrzu przez przeszło 110 godzin. Kpt. Babiński dokonał w roku ubiegłym 280 lotów między 108 lotniskami i lądowiskami — temi ostatniemi przez niego samego odkrytemi. Kpt. Babiński w następujący sposób opisuje przeznaczenie swego samolotu: „Celem moim jest turystyka powietrzna, pojęta w najszerszem znaczeniu tego słowa. Jestem głęboko przekonany, że samolot lekki, prowadzony doświadczoną dłonią, jest zdolny już dziś swobodnie przenosić się z miejsca na miejsce bez względu na istnienie zorganizowanego lotniska w miejscu lądowania. Latam zatem w myśl zasady „precz z lotniskiem, ląduję wszędzie“. I rzeczywiście kpt. Babiński zasadę tę wprowadzał w życie i lądował tam, gdzie chciał, to w Kaczym Dole pod Warszawą, to znów w Podkowie Leśnej, to na małej polance tuż koło pałacu w Kozienicach itd. itd. Odwiedził na swej awjonetce w roku ubiegłym 53 różne miejscowości, z których tylko pięć było mu znanych z poprzednich lądowań. We wspomnieniach swoich o podróży do Zakopanego kpt. Babiński pisze: „Aby podkreślić raz jeszcze, że awjonetka J. D. 2 jest maszyną praktyczną w użyciu, postanowiłem odbyć na niej krótką wycieczkę do Zakopanego. Siedmiogodzinna podróż koleją z Krakowa odstrasza nawet miłośników tego uzdrowiska. Poza faktem wyszukania lądowiska w Zakopanem pociągało mnie ogromnie zbadanie, czy nie udałoby się zastosować awjonetki do celów turystyki wysokogórskiej przez zastąpienie uciążliwego wspinania się pieszo po skałach przyjemnym i nienużącym spacerem w samolocie z ewentualnością lądowania nawet w pobliżu szczytów. I znów kpt. Babiński powzięty plan wykonał i znów lądował bez najmniejszego defektu, gdzie chciał, to obok Antałówki, to na Lipkach obok ul. Kościeliskiej, udowadniając tem, że rzeczywiście dla turystyki lotniczej i dla zwiedzania Polski aeroplanem poprostu niema przeszkód.

Ciekawym był także lot turystyczny, dokonany również na polskiej awjonetce w roku ubiegłym na przestrzeni 1 500 km z Warszawy przez Lublin, Kraków, Katowice. Poznań i zpowrotem do Warszawy przez inż. Drzewieckiego.

Do amatorów turystyki powietrznej zaliczyć dalej należy: w Warszawie dyrektora General Motors, p. Pawłowskiego i p. Korbla, którzy latają na samolotach polskiej konstrukcji; prezesa Klubu lwowskiego, który również na awjonetce polskiego typu bardzo dużo lata, a w roku ubiegłym odbył lot z Warszawy przez Lublin, Lwów oraz loty w okolicach Lwowa do Borysławia, Jedlicz, Zarzecza itd.



Awjonetka p. Morysowa z Nawrota po dokonanym locie. W mundurze ś. p. por. Kalina.

Turystykę lotniczą wreszcie uprawiają pp. Szulczyński z Lublina, Rosiński i bratanek Prezydenta Rzeczypospolitej, Mościcki z Poznania, Sido, Zatłukał z Krakowa i wielu, wielu innych.

Jak widzimy, turystyka lotnicza w Polsce naprawdę już istnieje, przybywa jej coraz więcej amatorów oraz posługuje się niemal wyłącznie samolotami krajowej konstrukcji i produkcji.

Samoloty turystyczne korzystać mogą z lotnisk, t. zw. przeznaczonych do użytku publicznego, których w chwili obecnej w Polsce mamy 15, t. j. w Brześciu nad Bugiem, Bydgoszczy, Ciechanowie, Częstochowie, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Łucku, Mołodecznie, Poznaniu, Tarnopolu, Warszawie, Wilnie i Zamościu. Poza wymienionemi posiadamy 13 lotnisk i lądowisk w miejscowościach następujących: w Białej Podlaskiej, Dęblinie, Grodnie, Grudziądzu, Jarocinie, Kaliszu, Kielcach, Lidzie, Lublinie Ostrowiu Poznańskim, Pucku, Słonimie i Toruniu. Budowa wielu dalszych lądowisk i lotnisk jest w projekcie.



Płatowiec sportowy „MN 3“ 4-osobowy, konstrukcji J. Medwieckiego i inż. Z. Nowakowskiego z Poznania.

Opłata za korzystanie z lotnisk wynosi zł 4,— od samolotu, wyposażonego w silnik o mocy do 100 KM. — zwykle silnik samolotu sportowo-turystycznego nie przekracza tej siły; — przewidziane są abonamenty kwartalne przy minimum 15-tu lotach na kwartał i wówczas opłaty są pięciokrotnie niższe oraz przewidziane są specjalne zniżki w wypadkach częstszego korzystania z lotnisk. Jak widzimy, opłaty te są bardzo niskie i bynajmniej nieuciążliwe dla turystów samolotowych. Wymienione opłaty mieszczą wynagrodzenie za użycie służby lotniskowej celem odprowadzenia samolotu ze startu i na start, zapuszczenie śmigła, przyniesienie benzyny i smarów, napełnienie zbiornika i chłodnicy, tudzież za korzystanie z informacyj meteorologicznych, a w wypadku odlotów i lądowań nocnych za korzystanie z urządzeń oświetleniowych i sygnalizacyjnych. Opłaty za przyjęcie samolotu do hangaru obliczone są w zależności od zajmowanej przez samolot przestrzeni w hangarze i wynoszą od 2 do 10 groszy za 1 metr kwadratowy powierzchni, przyczem uiszczenie tych opłat uprawnia do korzystania z oświetlenia w hangarze, pomocy personelu, obsługującego hangar, a wreszcie dozoru samolotu. Również rozporządzenie określa kwestję wysokości opłat za reparację samolotów prywatnych, dokonywaną przez obsługę lotniskową, za korzystanie przez turystów samolotowych z samochodów ciężarowych wraz z obsługą, za ubezpieczenie hangarowanych samolotów od pożaru i uszkodzenia itd. itd. Władze państwowe, pragnąc jak najbardziej popierać rozwój turystyki samolotowej i umożliwić ją rzeczywiście najszerszemu ogółowi, samoloty poszczególnych organizacyj zwalniają z wszelkich opłat tak, iż ze wszystkich urządzeń mogą korzystać zupełnie bezpłatnie osoby, latające na samolotach aeroklubów akademickich oraz innych polskich klubów lotniczych.

Rozwój międzynarodowej turystyki powietrznej będzie miał specjalnie doniosłe znaczenie dla Polski. Z jednej strony bowiem kraj nasz leży w środku Europy, z drugiej zaś dzięki swym rozległym równinom jest zupełnie wyjątkowo idealnym terenem dla lotnictwa, skutkiem czego nosi nawet miano centralnego lotniska Europy. Niż Polski, obejmując 4/5 całego obszaru naszych ziem, pozwala na bezpieczne lądowanie niemal wszędzie. Dlatego też oczekiwać należy, że zwiedzanie Polski samolotami będzie w niedługim czasie bardzo

modnem i że turyści zagraniczni będą masowo zlatywać do Polski, celem poznawania w najdogodniejszy sposób piękna naszego kraju.

Dotychczas najpopularniejszym sposobem zwiedzania Polski samolotem jest posługiwanie się komunikacją lotniczą, która — jak wiadomo — z miast polskich obejmuje Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Lwów, Poznań i Warszawę oraz w. m. Gdańsk, a z zagranicznych Brno (w Czechosłowacji), Wiedeń, Czerniowce, Gałacz i Bukareszt (w Rumunji).

„Nikt nie zna kraju, kto nie jeździ dyliżansem powietrznym. Żaden podręcznik geografji nie pouczy mnie tak, gdzie w Polsce urodzajność, a gdzie piachy i bagna, jakie są obszary miast, w jakim stosunku pozostaje ze sobą widome oku bogactwo kraju, a krajowa sieć komunikacyjna, jakie centra cierpią na brak dogodnych połączeń, w których naszej ziemi połaciach wieki minione zatrzymały się w biegu, a gdzie cywilizacja już dotarła i zadomowiła się. Wszystko to mam na żywej mapie — i,na mapie jakiej skali! Gdyby to było rzeczą



Start awjonetek typu RWD 2 i 4 (Rogalski, Wigura, Drzewiecki) z lotniska w Poznaniu do II. Międzynarodowego Rajdu Awjonetek.



Awjonetka jednomiejscowa, skonstruowana przez p. Bobka.

możliwą, seminarja geografji handlowej, a kto wie, może nawet repetytorja kursu geografji wogóle, powinny się odbywać na samolotach. Kilkadziesiąt razy wiedziałem z mapy Polski, że między Kutnem, a Płockiem rozciąga się znaczna jeziorzystość — i zawsze o tem zapomniałem: raz mi się przestrzeń tych wód zasrebrzyła w dali, gdym na samolocie szybował nad Mazowszem — i zawsze o nich będę pamiętał. Dopiero z aeroplanu zapoznałem się z wszystkiemi sekretami biegu naszych rzek, dopiero loty dały mi nie luźne wyobrażenie, jakie przedtem miałem, lecz objęcie, poznanie wymiarów naszych puszcz, wód, wododziałów, wzniesień i spadów. Tak, jak jedynie piesza wędrówka daje poznać szczegóły, tak tylko samolot zaznajamia nas z całością terenu. Nie jest to do pogardzenia: jednym okólnym rzutem oka objąć trzy — cztery powiaty."

Niewygórowane ceny biletów, które nie przewyższają kosztów podróży kolejowej, komfort jaki daje samolot, a wreszcie zwiedzenie kraju w najzdrowszych warunkach, bo bez zmęczenia, skwaru i kurzu, nieuniknionych nigdzie indziej, — oto cechy, które sprawiają, że samolot komunikacyjny, poza samolotem sportowym, istotnie idealnie nadaje się do celów turystycznych. Dlatego też powinniśmy posługiwać się nim jak najczęściej, gdyż on jedynie umożliwia nam zapoznanie się z całokształtem naszych ziem.

Każdego zainteresowanego powyżej poruszanemi problemami odsyłamy do Poznania, na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki, gdzie w szeregu pawilonów znajdzie zgromadzone awjonetki i płatowce komunikacyjne wszelkich typów, materjał statystyczny, jak również otrzymać może wszelkie dane i informacje. A więc: celem pierwszego naszego lotu niechaj będzie Gród Przemysława.

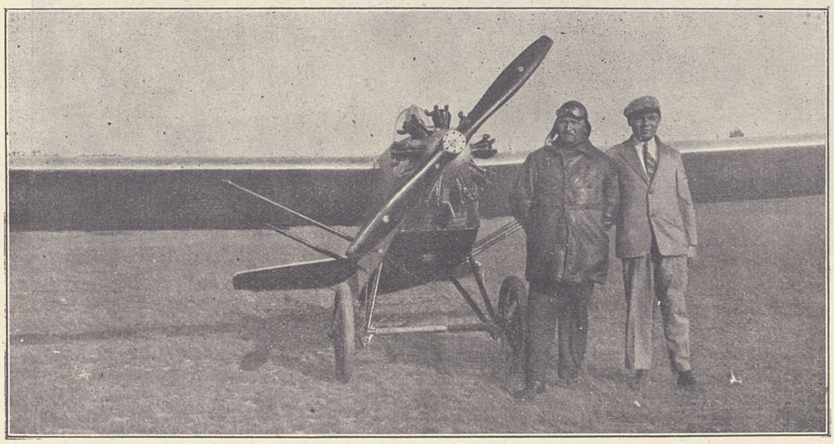
Rekordy awjonetek

Międzynarodowa Federacja Aeronautyczna zatwierdziła następujące rekordy w pierwszej kategorji awjonetek (dwumiejscowe o ciężarze własnym do 400 kg.):

Rekord wysokości — 7.521 mtr., wykonany przez pilota niemieckiego Voigt'a na awjonetce Darmstadt 18, z silnikiem Armstrong Sideley Genet 100 MK. Poprzedni rekord wynosił 6.782 mtr. i należał do Włoch (pilot Donati — awjonetka Fiat S-1 z silnikiem Fiat).

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. — 214.848 km. na g., dokonany przez pilota niemieckiego R. Neiningera, również na awjonetce Darmstadt 18 z silnikiem Genet 100 MK. Poprzedni rekord wynosi 192.864 km. na godz. i należał do Anglji (pilot Butler — awjonetka Moth z silnikiem Gipsy 85 MK.).

Butler, jak już wiadomo, brał udział w tegorocznym międzynarodowym rajdzie awjonetek i byłby bezwzględnie zdobył palmę zwycięstwa, gdyby nie fatalne lądowanie na lotnisku w Ławicy, przy którem złamał śmigło. Wypadek ten, a raczej zamiana śmigła zadecydowała o wykluczeniu przy klasyfikacji miejsc.



Awjonetka jednomiejscowa, skonstruowana przez p. Bobka z silnikiem Salmson 40 KM.

Autobus jestem!

Podczas zwiedzania jednego z zakładów dla nerwowo-chorych przez wycieczkę studentów-medyków jeden z pacjentów przystąpił do grupy i tonem prezentacji, ukłoniwszy się, powiada:

— Autobus jestem.

Gdy pierwszy z uczestników wycieczki, nie zwróciwszy uwagi, odruchowo podał mu rękę i wymienił nazwisko, pacjent powędrował od jednego do drugiego, każdemu ściskając rękę i przedstawiając się:

— Autobus jestem.

Aż nareszcie ktoś zapytał:

— Jakiej marki, co, jakiego systemu?

— Nie mam żadnej marki ani żadnego systemu. Poprostu Autobus jestem.

Lekarze twierdzili, że ich pupil jest warjatem, który na tle skomplikowanej choroby o skomplikowanem nazwisku ma urojenia, iż jest autobusem. Ja osobiście uważałem, że jest to najlepszy znawca pewnego zagadnienia komunikacyjnego w Polsce, o którem dużo się mówi i pisze, choć nie zawsze tak do rzeczy, jak ów niedorzeczny pasażer.



* * *

Autobus ma bowiem swą odrębną egzystencję, niezależną od marki, szofera, szosy i pasażerów. Zależną zato bardzo od kalkulacji zysku właściciela. Jest on, choćby nawet wyszedł z najbardziej seryjnej fabrykacji, czemś bardzo indywidualnem, o swoistej atmosferze wnętrza, swoistej linji, którą przemawia w całej gamie nastrojów prawie że ludzkich. Czy nie widzieliście nigdy jeszcze autobusu, który swym zadartym noskiem i kusem pudłem przypomina na szosie rozpychającego się ulicznika? Czy nie widzieliście na ulicach Poznania długich i ciężkich wozów, które najniesłuszniej nazywa się „krowami“, a które wyglądają, jak pracowity urzędnik z czasów przedwojennych, opasły i tępy, przejęty ważnością swej egzystencji? Lub, na szosie gnieźnieńskiej, wozów o wyglądzie zasobnego, zażywnego handlarza, który właśnie załatwił interes i śpieszy na wódkę? — System i marka są zaiste obojętne. Że dane pudło ma podwozie takie, czy inne, to rzecz raczej przypadku, raczej pewnej symbiozy. Powiedziałbyś, że dane pudło właśnie dobrze czuje się na „Fordzie“, „Chevrolecie“, tak samo, jak dobrze czuje się mały ptaszek w paszczy swego przyjaciela krokodyla, lub topola, żywiąca jemiołę.

* * *

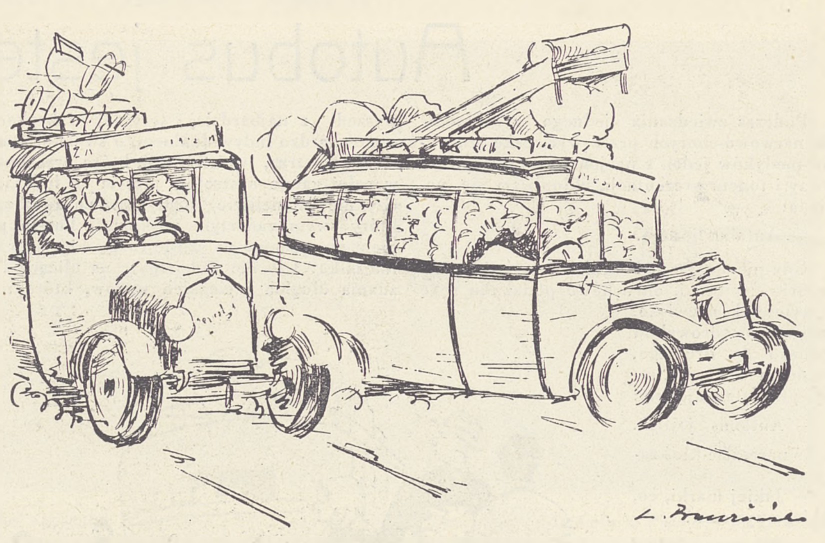
Jest to pozatem cały nowy świat, prawie że niezbadany nawet przez wojewódzkie dyrekcje robót publicznych. Dlaczego np. z jednego z najważniejszych punktów węzłowych komunikacji autobusowej pod Poznaniem, przez który przechodzi przeszło 50 autobusów dziennie, niema w pewnych godzinach żadnego połączenia z Poznaniem? Mimo, że teoretycznie rozkłady jazdy wykazują połączenia? Przypadek? Fatum? Podobno mandaty karne policji sprawy te już wyjaśniły częściowo.

Kiedyś na rynku pewnego miasta niedaleko Poznania (nazwy nie wymieniam, gdyż nazwa zdradziłaby odrazu osoby) spotykam znajomego z Poznania, rozgniewanego do białej pasji.

— Wyobraź sobie, czekam już od dwóch godzin. Już dwa autobusy miały iść a żaden nie poszedł. Wszystkie mają defekty. Co za porządki? Patrz, masz na rynku jakby jeden wielki warsztat, jeden wielki szpital autobusowy.







Spojrzałem i oniemiałem. Stały trzy autobusy, jednak każdy, jakby na jednolitą komendę, miał ten sam defekt. Kto z PT. Czytelników domyśli się, jaki defekt? Nietrudno domyślić się. Każdy montował kichę.

— Ilu tu czeka pasażerów?

— Czterech.

— Mój drogi, bądź pewien, że gdyby ich było trzydziestu, każdy z tych wozów miałby w porządku nietylko cztery koła, lecz jeszcze po dwa zapasowe.

Kilku pasażerów pojechało w międzyczasie koleją. Przedsiębiorcy zyskali wprawdzie na kilometrach, lecz linja straciła na opinji. Bo jeżeli na połączenie autobusowe nie można liczyć jak na Zawiszę, to dla publiczności ono nie istnieje.

* * *

Pięknie jest, jeżeli w Kaczych Dołach jest odpust. Wówczas autobusy mają kompresję. Ciepło, miękko, gęsto, ciasno, gwarno, gadatliwie. I tempo, tempo. Po kawalersku. Przy takim interesie resor nie gra żadnej roli. Ostatecznie nawet są czarodzieje, którzy umieją „szwejsować“ półoski. Ktoby się tam przejmował drobiazgami. A wybijesz sobie bracie zęby na kamieniu szosowym, to twoja wina. Czego się włóczysz po odpustach?

Znacznie już przyjemniej, jeżeli w tychże wspomnianych Kaczych Dołach jest jarmark. Też kompresja. Pani Maciejowa siedzi na koszu z kurami, a trzyma na kolanach dwa indyki. Sąsiad obok ma na butach dokumenty prawidłowego trawienia tychże (indyków, nie butów). Panna Mania z miasta stoi na jednej nodze, drugą klęczy na skrzyni urlopnika, a ondulowaną głową podtrzymuje koszyk ze świeżą sałatą. Niczem autobusowa karjatyda. Pan Bartosz usnął i na jakiejś dziurze z wdziękiem pochylił się na ogony indyków, co pani Maciejowa przyjęła dość oczywistem niezadowoleniem. Ponieważ jednak gruby Kaźmierz z cukrowni usiadł Bartoszowi na kolanach, a raczej na jego nowym kapeluszu, więc wymiana grzeczności między nimi automatycznie zlikwidowała sprawę obrazy indyków. Wywrócona blaszanka z kawą na górnej desce bagażowej uspokoiła znowu Kazimierza z cukrowni, przyczem nowy, przedwojenny kapelusz pana Bartosza napełnił się nową treścią. Tymczasem w kącie podniósł się rumor, albowiem przez dach zaczęło coś przeciekać. Na najbliższym przystanku podejrzenie padło najpierw na dwa młode pieski, które w klatce z królikami wojażowały na dachu. Podejrzenie to okazało się jednak niesłuszne, albowiem w koszyku obok, znaleziono paczkę z solonemi śledziami. Skutkiem tego paczkę zdjęto z dachu i wstawiono do wnętrza, wzamian za co pani Maciejowa zgodziła się na dachu ulokować swe kury. Kożdy chce jachać, no nie?

* * *

Okazało się następnie, iż „upadek“ pana Bartosza był spowodowany kawalerską krzywizną, którą szofer wyprzedził konkurencję. Jak jachać, to jachać, niech się koła kryncom. Kilku młodszych pasażerów objawiało stąd prawdziwe sportowe zainteresowanie. Omal nie założyli się o dwie wódki: przegoni, czy nie przegoni? Przegonił. Tylko pani Walentowa nie była zadowolona.

— Jo tam wole wolno, a dobrze. A co ciągają i ciągają do tego antobusu te szofery, a potem to całe gospodarstwo zeźre dochtór i aptyka.

— A kasy chorych to nimota ?

— A nimom.

— A jak nimota kasy chorych, to nie trzebno jyżdżać antobusem.

Powszechny śmiech skwitował dobry dowcip.

* * *

Zdarzają się i rewolucje pałacowe. Na jednej z wycieczkowych linij pod Poznaniem autobus nagle w połowie drogi stanął. Szofer zatrzymał wóz i ani rusz. Co się stało?

Tymczasem naskutek ożywionej wymiany grzeczności między poważną panią, właścicielką autobusu i szoferem, sytuacja się wyjaśniła całkowicie. Szofer nie dostał pensji już od trzech tygodni. Po interwencji pasażerów dojechano do celu, potem jeden z pasażerów wymógł na właścicielce zapłacenie szoferowi przynajmniej części gaży.

* * *

I dziwić się tu, że pacjenta, przedstawiającego się jako „Autobus“ bez marki i systemu, uważam za wybitnego znawcę problemu?

(A. Jakże).

Polski przemysł karoseryjny

Pokłosiem, jeśli tak można się wyrazić, Wystawy samochodów przy M. W. K. T., jest niewątpliwie efekt, jaki wywołały polskie karoserje. Niedostrzegalny dotychczas przemysł, zwrócił na siebie powszechną uwagę nie tylko kół polskich odbiorców, lecz wzbudził podziw wśród zwiedzających cudzoziemców. Nie będzie przesady w twierdzeniu, że polska karoserja, zarówno wozów osobowych, jak i ciężarowych, wyróżnia się dodatnio wśród fabrycznych karoseryj oryginalnych.

To też szczęśliwym można nazwać pomysł pozostawienia po zamknięciu wystawy samochodów, modeli skarosowanych w Polsce wozów. Unaoczni to najlepiej wszystkim zainteresowanym, że przemysł karoseryjny przejął świetne tradycje rzemiosła karetowego, słynącego dawniej na całą Europę i cesarstwo Brytyjskie. Przyszło to tem łatwiej, że przemysł karoseryjny wchłonął w swoją orbitę tę kategorję rzemieślników, którzy byli dawniej zajęci w karetnictwie jako stelmachowie, siodlarze, tapicerzy i lakiernicy.

To piętno rzemieślnicze odróżnia w najlepszym znaczeniu karoserję polską od oryginalnej seryjnej. Wyrób polski jest solidniejszy, dzięki mocnemu korpusowi drewnianemu, którego zagraniczne są przeważnie pozbawione. Skutkiem tego blacha, którą jest pudło drewniane obite, trzyma się lepiej i nie niszczy tak szybko na naszych drogach. Szpachlowanie i lakierowanie, robione obecnie przeważnie sposobem natryskowym, dokonywane jest o wiele dokładniej i pieczołowiciej, niż fabryczne.

Jeżeli do tego dodamy gustowne i wykwintne wykończenie wnętrza karoserji, nie będzie nikogo teraz dziwić wyższość polskich wyrobów karoseryjnych. To samo mniej więcej da się powiedzieć o karoserjach towarowych, które wykazują daleko idące zróżniczkowanie, niedostępne dla produkcji seryjnej.

Przegląd polskich karoseryj daje nam wyraźną wskazówkę postępowania na przyszłość. Wobec tego, że sprowadzenie samego podwozia daje duże oszczędności na cle i transporcie, a dorabiana w kraju karoserja jest z jednej strony lepsza i praktyczniejsza, a z drugiej — tańsza, powinien w przyszłości ustać przywóz samochodów kompletnych, tembardziej, że robota karoserji nie trwa z reguły dłużej jak 6 do 8 tygodni. Istniejące w kraju 4 duże przedsiębiorstwa karoseryjne: Brzeskiauto, Biała Podlaska, Superba, K. P. K., nie licząc pomniejszych są w stanie zaspokoić w zupełności zapotrzebowanie rynku wewnętrznego.

Przedewszystkiem z tem wypada się zwrócić do urzędów państwowych, jako do jednego z najpoważniejszych odbiorców produkcji samochodowej. Nie mniej i kupiectwo nasze, zainteresowane co raz to bardziej w motoryzacji środków transportowych, powinno mieć na uwadze wysokie walory polskiego przemysłu karoseryjnego.

Niezależnie od dużej roli, jaką odgrywa w automobiliźmie przemysł karoserjny jako taki, ma on wszelkie szanse stania się impulsem do powstania przemysłu pomocniczego. Jak dotąd bowiem, w dbałości o zaofiarowanie klienteli towaru doborowego, w wielu wypadkach musi przemysł karoseryjny korzystać czy to z surowca, czy nawet gotowych części zagranicznych. Ma to miejsce przedewszystkiem z blachą nierdzewiejącą, która, w braku odpowiedniego gatunku w kraju, sprowadzana jest z zagranicy. To samo dotyczy skóry, mimo, że wywozimy za miljony zł. skóry surowe. Znaczyłoby to, że nasze garbarnie nie stoją na wysokości zadania i ta kwestja, naszem zdaniem, wymaga obopólnego wyświetlenia. Nie mniej powstaje pytanie, czy taka np. wytwórczość klamek, okuć, artykułów specjalnych, jak drogowskazy itp., istotnie nie może dostosować się do wymagań odbiorców.

Tadeusz Kozłowski.

II Międzynarodowy rajd awjonetek

W czasie od 20 lipca do 7 sierpnia odbywa się II. Międzynarodowy Konkurs Awjonetek organizowany pod egidą F. A. I. przez Aeroklub Rzeszy pod nazwą „Challenge de Tourisme International". W konkursie tegorocznym współzawodniczyły po raz pierwszy awjonetki konstrukcji polskiej, a mianowicie: po trzy RWD 4 i RWD 2, cztery PWS, dwie PZL i po jednej DKD i S 1.

Regulamin tego konkursu przewiduje rajd okrężny dookoła Europy, który w sobotę został ukończony, a dalej pięć prób, których wyniki oceniane będą w punktach w następujący sposób:

za regularność w locie, maksymalna ilość punktów wynosić może 75, szybkość na trasie 195 punktów, zalety praktyczne awjonetek 140 pkt., start i lądowanie 60 pkt., zużycie materjałów pędnych 30 pkt., czyli ogółem 50 pkt. Start do lotu okrężnego nastąpił 20 lipca o godzinie 9-tej zrana, a trasa, której ogólna długość wynosiła 7 562 klm prowadziła przez Reims, Bristol, Londyn do Paryża, dalej przez Pau do Sevilli, stamtąd przez Madryt, Barcelonę, Lyon, Berno, Wiedeń, Pragę do Poznania i wreszcie przez Warszawę, Królewiec, Gdańsk do Berlina.

Start w Pau według regulaminu otwarty został 22 lipca o godzinie 7-mej rano, zaś w Lozannie o tejże samej godzinie, przyczem kontrola na lotniskach czynna była od godziny 7 rano do 8 wieczorem. Czas od godziny 8 wieczorem do 7-mej rana spędzali zawodnicy na przewidzianych w trasie etapach. Przed lotem wszystkie awjonetki, a mianowicie: 30 niemieckich, oraz tyleż francuskich, polskich, hiszpańskich, angielskich, oraz szwajcarskich zostały zważone i według wykazanej wagi podzielone na dwie kategorje — do 400 kg plus 15% tolerancji i do 280 kg plus 15% tolerancji. Dla zwycięzców przewidzianych jest 20 nagród pieniężnych po 100, 50, 25 i 15 tysięcy franków francuskich oraz 16 nagród po 10 tysięcy franków.

Zaraz na początku rajdu wybiły się na czoło awjonetki angielskie, lekkie, zwinne oraz bardzo szybkie Moth'y z 100-konnemi silnikami, którym przez całą trasę deptali na pięty Niemcy oraz arcyksiążę Habsburg Bourbon na aparacie angielskim Moth. Jest to zawodnik jedyny z zespołu hiszpańskiego, który naprawdę reprezentował wysoką klasę pilota-sportsmena. Nie gorzej spisali się Polacy, niestety, naszych dzielnych pilotów prześladował dziwny pech, bowiem z całego zespołu naszego odpadło 5 maszyn, przyczem por. Bajan na ostatnim etapie, t. j. między Gdańskiem a Berlinem przymusowo musiał lądować z powodu drobnego defektu. Najlepiej z całej ekipy spisał się Stanisław Płonczyński, który na awjonetce RWD 4 z 40-konnym silnikiem Salmson, mimo zatrzymania go w Pau wraz z gros uczestników rajdu przez dwa dni, z powodu niesprzyjających warun-



Awjonetki rajdowe na lotnisku w Ławicy krótko przed startem w dalszą drogę.



Lady Bailly, znana angielska pilotka-sportsmenka przy oględzinach swej maszyny.



Por. Bajan przed odlotem do Warszawy przy studjowaniu trasy

ków atmosferycznych nad Pirenejami i Hiszpanją, nietylko zdołał nadrobić utracony czas, lecz wybił się na czoło owych szczęśliwych zawodników, których ominęła dwudniowa kwarantanna na wyżej wymienionem lotnisku.

Dalszym wyczynem sportowym Płonczyńskiego jest przebycie etapu Lozanna — Poznań w przeciągu jednego dnia i gdyby nie strata czasu na zakup świec w Wiedniu, byłby on tego samego dnia wylądował w Warszawie. Ostatni etap Poznań — Berlin, przez Warszawę — Królewiec, dzielny ten zawodnik przeleciał szczęśliwie i jako pierwszy zaprezentował barwy polskie na lotnisku w Berlinie, dając chlubne świadectwo nietylko wysokiej klasy awjonetki, na której leciał, ale również dzielnego i odważnego pilota-sportsmena. Od Płonczyńskiego dowiedzieliśmy się kilku charakterystycznych szczegółów dotyczących rajdu.

Przelot nad kontynentem za wyjątkiem Hiszpanji, gdzie w czasie przelotu panowała ciepłota, przekraczająca 40° C., a dalej nad kanałem Le Manche niekorzystne wiatry i mgły, odbywał się w normalnych warunkach. Najtrudniej przedstawiał się przelot nad Hiszpanją, gdzie górskie tereny oraz daleko od siebie położone (50 klm) osiedla, na wypadek przymusowego lądowania stanowiły groźny teren dla zawodnika. Według zdania tego lotnika, wszyscy uczestnicy rajdu jak najspieszniej starali się wydostać poza granice Hiszpanji. Co do samych lotnisk oraz ich urządzeń, to najwzorowiej przedstawiają się lotniska niemieckie i angielskie, a jeżeli w danym wypadku porównać lotniska polskie czy to z francuskiemi czy innemi, to bezsprzecznie przyznać należy, że należą bodajże do jednych z najlepszych i to nietylko pod względem równości terenu, ale również i co do stanu urządzeń.

Lotników naszych za wyjątkiem Francji (cytujemy tutaj dosłownie słowa Płonczyńskiego) przyjmowano entuzjastycznie, iście po sportowemu, dając im dalekoidące udogodnienia, jako to kwatery, przewodników itp. Reprezentantów barw polskich przyjmowano szczególnie gościnnie. Dość ciekawe i niezrozumiałe było zachowanie się naszych sojuszników Francuzów. Otóż na lotnisku w St. Englevert, gdzie lądowanie z powodu wysokiej trawy przedstawiało nielada trudności, uległa wypadkowi jedna z naszych awjonetek, pilotowana przez Rutkowskiego. Dziwnie obojętnie patrzyły na to tamtejsze władze lotniska,dopiero inni współtowarzysze lotu dopomogli mu przyciągnąć awjonetkę do hangaru. Niestety obojętność ta dotkliwie została ukarana, bowiem w pół godziny później, takiemu samemu wypadkowi uległa jedna z awjonetek francuskich, jednak dla tej znalazła się natychmiastowa pomoc tamtejszych władz lotniska (ciekawe!) Czem sobie to należy tłumaczyć?

Dalej skarżono się na wprost nieprzyzwoite ceny, jak np. pobieranie od zawodników 2 dolarów za kolację, oczywiście w restauracji, oraz 75 franków za pokój w hotelu. Porównując stosunki panujące na lotniskach Francji ze stosunkami na lotniskach naszych, wszyscy uczestnicy raj-

du jednogłośnie oświadczyli, że organizacja u nas była wprost imponująca, a zawodników wszystkich bez wyjątku przyjmowano z iście staropolską gościnnością. To też nic dziwnego, że zawodnicy z całem uznaniem wyrażali się o organizacji polskich lotnisk i odlatywali w dalszą drogę, mile wspominając nasz kraj.

O dalszych szczegółach rajdu dowiemy się po powrocie naszych lotników, a dzisiaj pogratulować możemy sukcesów tym wszystkim naszym Ikarom, którzy wystartowali z Berlina i tamże szczęśliwie rajd ukończyli.

———

Z życia klubu motocyklistów w Stanisławowie

Następną imprezą tutejszego klubu jest górski rajd motocyklowy o srebrny puhar, ofiarowany przez miasto Stanisławów. Rajd odbędzie się dnia 3 sierpnia 1930 r. w razie zaś niepogody, 10 sierpnia b. r.

Trasa która ogółem wynosi 300 km prowadzi ze Stanisławowa przez Tyszminicę, Olynię, Kołomyję (miasto), Delatyn, Jaremcze, Tatarów, Jabłonica (granica czeska) i zpowrotem przez Jaremcza, Nadwórnę, Bochoradczany, Łysiec do Stanisławowa.

Start 3 względnie 10 sierpnia o godz. 7 rano przed gmachem Miejskiej Kasy Oszczędności, meta o godz. 18 przed kawiarnią „Union".

Zawodnicy winni zjawić się na starcie o godz. 6,30 rano celem odebrania kart drogowych oraz numerów startowych. Zgłoszenia do tych zawodów przyjmuje p. Tadeusz Kwiatkowski, Stanisławów, ul. Sapieżyńska, i sekretarz klubu p. Bronisław Adler, Powszechny Bank Związkowy. Termin zgłoszeń upływa 2 względnie 9 sierpnia o godz. 12 w południe. Na zawody te prócz puharu Miasta Stanisławowa wyznaczono liczne wartościowe nagrody. Koszty udziału w rajdzie wynoszą dla członków S. K. M. zł. 5, dla nieczłonków zł. 10.

Ilość zawodników jest narazie nieznaną, jednak ze względu na piękność trasy, która prowadzi przez całe Podkarpacie i ilość pięknych i cennych nagród jest spodziewany udział wielu zawodników.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAN. (Taksówka rozbija się o drzewo). Miejscowość podmiejska Fabjanowa była widownią groźnej katastrofy samochodowej, spowodowanej — jak wskazują na to poszlaki — nietrzeźwym stanem kierowcy.

Wracająca ze Stęszewa dorożka samochodowa, własność szofera Stefana Dąbrowskiego z Poznania, najechała w pobliżu posterunku policyjnego na drzewo i rozbiła się. Jak stwierdzono, kierujący samochodem Dąbrowski zawadził o dwa drzewa, poczem najechał na trzecie z taką siłą, że samochód wywrócił się do góry kołami, stając we właściwej pozycji dopiero po wpadnięciu do rowu. Szofer Dąbrowski został pokaleczony a pasażer odniósł znaczniejsze poranienia na głowie, ręce i twarzy.

Samochód został całkowicie strzaskany.

WARSZAWA. (Katastrofa automobilowa pod Raszynem.) W ub. tygodniu na 12 km szosy krakowskiej pod Raszynem w okolicy Warszawy zdarzyła się katastrofa samochodowa.

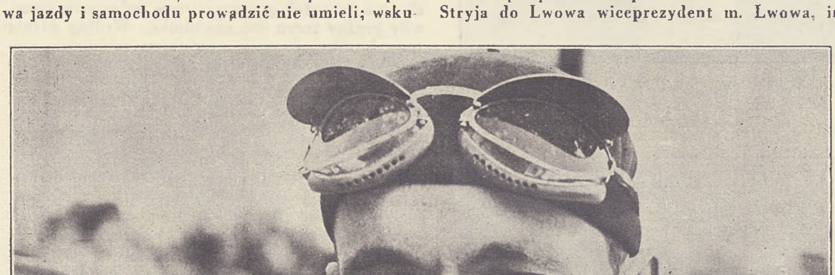
Samochodem marki Citroën powracał do Warszawy obywatel ziemski p. S. Barański. Samochód prowadził Jan Danielułk. Zaznaczyć należy, że ani właściciel samochodu, ani szofer nie posiadali prawa jazdy i samochodu prowadzić nie umieli; wskutek nadmiernie szybkiej jazdy samochód wpadł na razem złączone trzy słupy telegraficzne z taką siłą, że wyrwał je z ziemi. Samochód został całkowicie robity, p. Barański doznał złamania lewej nogi i wybicia 6 zębów, oraz ogólnego potłuczenia. Szofer Danieluk doznał zgniecenia klatki piersiowej i w stanie nieprzytomnym został przewieziony do szpitala w Warszawie.

LUBLIN. (Najechanie pociągu na samochód.) Na przejeździe koło Lublina, zdarzył się tragiczny wypadek. Z Hrubieszowa jechał do Warszawy samochód ciężarowy, naładowany kurami i jajami, prowadzony przez szofera Pejsacha Maja z Warszawy. Samochód zabrał po drodze 6-ciu pasażerów. W tym czasie jechał ze Lwowa do Warszawy pociąg osobowy nr. 294. W chwili, gdy samochód był na przejeździe bronowickim, w pobliżu stacji kolejowej Lublin, pociąg lwowski najechał nań, uderzając z całą siłą w tył samochodu. Samochód został doszczętnie rozbity, jeden z pasażerów wyrzucony z ogromną siłą z samochodu, dostał się pod koła parowozu i poniósł śmierć na miejscu. Pozostali pasażerowie doznali lekkich ran, a szofer wyszedł bez szwanku.

LWÓW. (Katastrofa samochodowa). Dnia 27 ub. m. po południu powracał samochodem ze Stryja do Lwowa wiceprezydent m. Lwowa, inż. Kolbuszowski. Na 50-tym kilometrze za Stryjem nagle samochód wpadł do rowu, uderzając o przydrożne drzewo, wskutek czego uległ rozbiciu. Wyrzucony z samochodu p. Kolbuszowski doznał złamania lewej nogi. Niebawem nadjechał samochód prof. Węglowskiego, którym odwieziono wiceprezydenta Kolbuszowskiego do Lwowa, do sanatorjum Czerwonego Krzyża, gdzie nogę zagipsowano. Samochód prowadził syn p. Kolbuszowskiego.

DOBROMIL. (Katastrofa autobusowa pod Dobromilem.) W czwartek, autobus, należący do T. Gottesdienera z Przemyśla, zdążający do Chyrowa, zderzył się na terenie gminy Truszowiec z samochodem jednego z adwokatów z Liska. Oba pojazdy odbiwszy się od siebie skutkiem zderzenia, stoczyły się z nasypu do przydrożnych rowów i pędziły po zagonach w pole. Niestety szkło ze stłuczonych okien autobusu raniło ciężko dwie osoby, a lżej cztery.

———



Znany kierowca Stuck uległ w pobliżu Schaerding w Austrji ciężkiemu wypadkowi. Pędząc z szybkością 140 klm. stracił on panowanie nad maszyną i chcąc wyminąć drzewo stoczył się do rowu, odnosząc niezwykle ciężkie obrażenia.

Z KRAJU

Generalna obława pod Poznaniem w związku z zamachami bombowemi

Śledztwo w sprawie zbrodniczych zamachów bombowych na samochody na szosach pod Poznaniem nie ustało ani na chwilę. W wyniku uciążliwych dochodzeń aresztowano przed kilkoma dniami — jak o tem donosiliśmy — dwóch podejrzanych osobników. U jednego z nich znaleziono materjał wybuchowy, identyczny z używanym przy zamachach, a drugiego wskazał pies policyjny.

Onegdaj aresztowano trzeciego sprawcę zamachów, co do którego istniały już przedtem podejrzenia, a które teraz zostały ostatecznie potwierdzone. Aresztowanie przyniosło nadto i inne rezultaty. Władze śledcze chcąc stanowczo zapobiec ewentualnym dalszym zamachom, urządziły w nocy generalną obławę na ukrywające się w okolicznych wsiach męty społeczne i w tym celu przetrząsnęły wszystkie wsie podmiejskie jak Komorniki, Plewiska, Fabjanowo, Kotowo, Wiry i Lasek. W wyniku tych rewizyj skonfiskowano u osób podejrzanych karabiny, rewolwery, puste granaty itp. Pod wsią Swadzimiem znaleziono nawet pewną ilość niesłychanie silnego materjału wybuchowego. Wszystkich podejrzanych aresztowano.

Tego rodzaju wycieczki władz policyjnych powitać należy z uznaniem, dają one bowiem gwarancję spokoju w okolicach Poznania i przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa na szosach.

Rejestracja taksówek i sprawa umundurowania szoferów w stolicy

Dnia 26. b. m. upłynął ostateczny termin, do jakiego winny zarejestrować się i uzyskać cechy na rok bieżący dorożki samochodowe stolicy. Policja otrzymała polecenie, aby dnia 27. b. m. zatrzymywano taksówki, zaopatrzone w dawne cechy. Dotychczas zarejestrowało się i uzyskało tegoroczne cechy 75 proc. taksówek.

Inspektorat artystyczny porozumiał się z komisarzem rządu w sprawie nowego umundurowania szoferów taksometrowych. Nowe umundurowanie będzie wprowadzone w drodze przymusowej, jako zarządzenie komisarza rządu. Oznaczony będzie termin, kiedy umundurowanie będzie wprowadzone.

Na zimę przewiduje się szare kurtki koloru taksówek z czarnemi kołnierzami wyłogowemi i rzędem guzików z białego metalu. Fason frenchu z 4 kieszeniami. Czapka „belgijka". Na piersi szofer nosić będzie tablicę metalową z wyciętym numerem. Latem zamiast szarej kurtki będzie noszona biała, również z czarnemi wyłogami, czapka „belgijka" z białem denkiem.

Ostatnio odbył się w Poznaniu zjazd właścicieli dorożek samochodowych, w którym wzięli udział delegaci związków przedsiębiorstw z piętnastu miast Polski.

Na zjeździe omawiano sprawy, dotyczące eksploatacji dorożek samochodowych. Rozważano m. in. sprawę umundurowania kierowców oraz ujednostajnienia typu taksówek w całej Polsce. Umundurowanie kierowców uznano w zasadzie za wielce pożądane, stwierdzono jednak, że właściciele dorożek absolutnie nie są w możności dostarczenia ubrań kierowcom, ponieważ zmieniają oni pracę kilka razy w miesiącu. Ujednostajnienie typu dorożki samochodowej delegaci wielu miast uznali za niepożądane.

Uchwalono zwołać następny zjazd do Warszawy na dzień 31 sierpnia r. b.



Mimo niewątpliwego zastoju w bież. roku w handlu samochodowym, liczba amatorów automobilizmu stale wzrasta. Oto grupa słuchaczy nowopowstałej w Bydgoszczy Szkoły Samochodowej „Autocar“ przy ul. Pomorskiej 48.

Kary za nieprzestrzeganie rozkładów jazdy autobusów

Warszawski urząd wojewódzki stwierdził, że niektóre przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej nie stosują się do zatwierdzonych rozkładów wyjazdu i przyjazdu. Właściciele zwykle motywują nie wyruszenie w podróż zepsuciem motoru, lub podwozia. Bliższe badania wykazują, że defektu nie było, tylko brak pasażerów przyczynił się do tego, że autobus nie wyruszył i że czekano na „komplet“.

Winni niewyruszania w oznaczonym czasie pociągani będą do odpowiedzialności karno-administracyjnej.

Kontrolerzy drogowi

Poszczególne sejmiki powiatowe w naszym kraju zaangażowały kontrolerów drogowych, którzy krążą na motocyklach po drogach i interwenjują na wypadek zauważonych braków w samochodach, autobusach i zaprzęgach konnych. Kontrolerzy ci mają szerokie uprawnienia, a nawet prawo do nakładania i ściągania mandatowych kar. Przyczynią się oni do uzdrowienia warunków bezpieczeństwa na naszych drogach.

Apteczki drogowe

W najbliższym czasie Ministerstwo Robót Publicznych uruchomi w porozumieniu z Polskim Czerwonym Krzyżem apteczki podręczne u dróżników na głównych szlakach automobilowych i gościńcach. Przed każdym takim domkiem umieszczony będzie słup ze znakiem Czerwonego Krzyża, wskazujący, że w domku tym znaleźć można bandaże, środki opatrunkowe, trzeźwiące itp.

Przejazdy kolejowe

Sprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych jest stale aktualna. Napływają wiadomości o katastrofach wskutek najechania pociągów na samochody i wozy. Dochodzenia wykazują brak należytego dozoru, a nadewszystko celowego urządzenia przejazdów kolejowych.

Ministerstwo Robót Publicznych wskazało swego czasu, że 8 proc. przejazdów kolejowych nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa. W roku 1921, kiedy ruch autobusowy dopiero się rozpoczynał, w przewidywaniu zwiększenia tego ruchu Ministerstwo Robót Publicznych wydało zarządzenie, na mocy którego każdy przejazd, przez który przechodzi na dobę 2000 pojazdów, powinien być urządzony w innym poziomie, niż tor kolejowy. Powinny być urządzone wiadukty, albo mostki. Inne przejazdy powinny być zabezpieczone przez opuszczające się szlabany, powinny posiadać dróżników i sygnalizację, urządzoną na pewnym odstępie od toru kolejowego.

Ministerstwo Komunikacji dotychczas nie wykonało tego zarządzenia.

Obecnie Ministerstwo Robót Publicznych ponownie występuje do ministra komunikacji, wskazując na doniosłość sprawy.

Sprawa na czasie

Autobusy miejskie, kursujące po Warszawie, których liczba ma wkrótce być znacznie powiększona, posiadają poza tą jedną zaletą, że dają szybką komunikację, cały szereg zasadniczych wad, wynikających głównie z technicznych braków w autobusach, które tu w rzeczywistości nie nadają się do utrzymania stałej komunikacji w tak dużem mieście, jak nasza stolica.

Niejednokrotnie mieszkańcy ulic, przez które przejeżdżają autobusy miejskie, uskarżali się na przeraźliwie hałaśliwe skrzypienie autobusów. Niemniejszą udręką dla mieszkańców stolicy jest obrzydliwa woń, jaką wydzielają autobusy miejskie. Sprawą tą interesował się nawet Komisarjat Rządu, domagając się od Magistratu zaprzestania zanieczyszczania powietrza Warszawy. Magistrat w odpowiedzi tłumaczył się, że usunięcie niemiłej woni jest ze względów technicznych rzeczą niemożliwą. Każdy, choć jako tako obeznany z zasadami silników benzynowych, zdaje sobie jasno sprawę, że tego rodzaju tłumaczenie nie wytrzymuje najmniejszej krytyki.

Ale skoro magistrat się upiera przy swojem twierdzeniu, to należałoby poradzić stosowanie jako środka napędowego do autobusów miejskich nie benzyny, lecz mieszanki spirytusowej, która, jak wiadomo, daje bezdymne i bezwonne spalanie. A ponieważ mieszanka ta (70 proc. benzyny — 30 proc. spirytusu) pomimo swoich zalet technicznych, nawet o grosz nie jest droższa od benzyny, przeto nie widzimy powodu, któryby przemawiał przeciwko zastosowaniu tej mieszanki do autobusów miejskich.

Autobusy miejskie w niemożliwy sposób zatruwają powietrze Warszawy, które i tak pod wieloma względami pozostawia dużo do życzenia. Zatem sprawa zastosowania mieszanek do tych autobusów jest rzeczą wyjątkowo aktualną i ważną.

Demonstracja taksówek

Dnia 22. b. m. przed magistrat m. Płocka zjechało około 40 taksówek i 20 dorożek konnych. Była to demonstracja przeciwko wyznaczeniu przez policję 4 miejsc postoju dla tych wehikułów, które dotychczas stoją tylko na jednym miejscu i to na najwięcej reprezentacyjnym Rynku Kanonicznym. Prezydent, wysłuchawszy delegację, postanowienie swe w tej sprawie odłożył na dni kilka.

Strzałki kierunkowe przy tramwajach

Samochody, podążające za tramwajami, często nie mogą się zorjentować, w jakim kierunku tramwaj skręci przy najbliższem skrzyżowaniu ulic. Szczególnie dotyczy to samochodów obcych, cudzoziemskich, których w Warszawie nie brak. Wydział drogowy Komisarjatu Rządu wystąpił z projektem urządzenia przy wagonach tramwajowych strzałek wskazujących, t. zw. „łap“, identycznych jak przy autobusach miejskich.

9422 samochodów w Warszawie

Oddział drogowy komisarjatu rządu zarejestrował w Warszawie w ciągu czerwca 79 nowych prywatnych samochodów osobowych, 19 dorożek samochodowych, 9 autobusów, 27 samochodów ciężarowych, 4 specjalne i 58 motocykli, razem 196 nowych pojazdów mechanicznych (w maju 178, w kwietniu 201).

Ogółem na 1 lipca rb. po obliczeniu przerejestrowanych na prowincję pojazdów zarejestrowanych samochodów w Warszawie było 9.422 z czego 3.522 prywatnych osobowych, 3.210 dorożek, 109 autobusów, 1445 samochodów ciężarowych, 126 specjalnych i 1010 motocykli. (p)

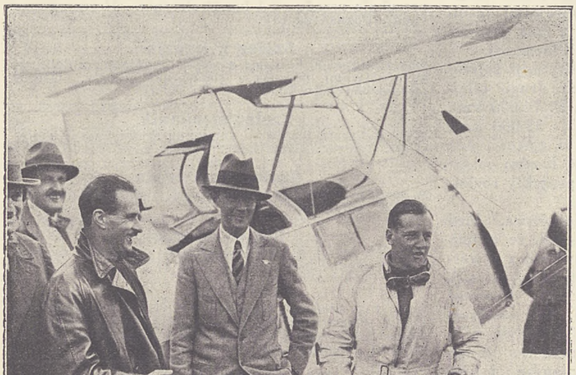
Rajd samochodowy dokoła uzdrowisk

Z inicjatywy Ligi Samowystarczalności Gospodarczej w drugiej połowie sierpnia odbyć się ma wielki rajd samochodowy przez wszystkie uzdrowiska. Program zjazdu jest obecnie opracowywany, przyczem imprezą zainteresował się gorąco doradca finansowy rządu polskiego p. Charles Dewey. Nie wykluczony jest nawet udział p. Dewey w samym rajdzie. Po rajdzie odbyłby się zjazd w jednem z największych uzdrowisk w Polsce.

Wyścig samochodowy przez ulice Lwowa

Małopolski Klub Automobilowy zamierza zorganizować wzorem słynnego wyścigu samochodowego w Monte Carlo zawody automobilowe przez ulice Lwowa w miejsce dotychczas urządzanego wyścigu płaskiego o mistrzostwo Polski.

Trasa tych nowych, oryginalnych zawodów samochodowych wynosiłaby 8—10 okrążeń po 10 klm. Ulice, któremi przechodziłaby trasa wyścigu



Pierwszym z uczestników, który ukończył rajd awjonetek był plk. angielski Broad (I. miejsce, 195 pkt.). Tę samą ilość punktów osiągnął pilot tej samej narodowości Butler. Na rycinie widzimy po lewej Butlera, w środku, prezesa Aeroklubu Rzeszy v. Hoeppnera, po prawej v. Broada.

zostałyby oczywiście zamknięte dla ruchu ulicznego. Starania o zezwolenie na urządzenie podobnej imprezy ze strony władz oraz Automobilklubu Polski są w toku.

Autobus 24-ch wspólników

Z racji kongresu komunikacji autobusowej, który obradował ostatnio w Poznaniu, warto przytoczyć parę cyfr, dotyczących przedsiębiorstw autobusowych. Ze statystyki, prowadzonej przez Związek właścicieli autobusów wynika, że ogółem 75 proc. autobusów w Polsce należy do żydów, a 25 proc. do chrześcijan. Najliczniejsze są przedsiębiorstwa, posiadające zaledwie 1 autobus i to eksploatowany przeważnie przez dwóch, trzech lub nawet więcej wspólników.

Pod względem wspólników pobiło rekord „przedsiębiorstwo autobusowe“ w Mławie, gdzie do jednego autobusu należy aż 24 wspólników. Ponieważ autobus ten posiada tylko 18 miejsc, przeto na jednego pasażera przypada półtora wspólnika.

Postulaty szoferów dorożek samochodowych

Odbyło się walne zgromadzenie członków Związku zawodowego automobilistów (kierowców), na którem zapadł szereg uchwał, dotyczących warunków pracy kierowców, 1) odrzucono projekt białego umundurowania dla kierowców, jako kosztowny i niepraktyczny, oświadczając, że w razie urzeczywistnienia tego projektu, zebrani gotowi uciec się do wszelkich kroków, aż do strajku włącznie. Nadto polecono zarządowi wystąpić do Komisarjatu Rządu o wprowadzenie znaków szoferskich na czapkach, aby w ten sposób postępowania różnych mętów nie składano na karb zawodowych kierowców; 2) domagano się, aby w razie wprowadzenia nowych stacyj postojowych, umieszczano na nich niezwłocznie tablice jako wskazówkę dla kierowców, którzy obecnie karani są za zatrzymywanie się na dawnych stacjach, chociaż nie wiedzą, że stacje te są przeniesione; 3) domagano się, aby do komisji, opracowującej projekty regulacji ruchu ulicznego, dopuszczony był z głosem doradczym przedstawiciel Związku dla obrony praw i interesów kierowców, który byłby jednocześnie łącznikiem między władzami a szoferami.

Lotne lustracje ruchu samochodowego

Podczas dalszej lotnej kontroli ruchu kołowego, a w szczególności samochodowego, dokonanego przez policyjne patrole motocyklowe na terenie województwa warszawskiego, w ciągu ostatnich dwóch tygodni skontrolowano powiaty: sochaczewski, błoński, gostyniński, kutnowski i łowicki.

Stwierdzono, że warunki, w jakich ruch ten się odbywa, ulegają poprawie, jednakowoż zauważono szereg braków, które spowodowały ukaranie, na podstawie doraźnych mandatów karnych 42 osób z pośród właścicieli autobusów i kierowców za przekroczenie przepisów drogowych. Na 5 osób sporządzono doniesienia do sądu za większe z ich strony przekroczenia. Nadto w jednym wypadku odebrano dowód rejestracyjny ze względu na defekty autobusu, a 3 autobusy unieruchomiono (zdjęto tablice rejestracyjne) z powodu fatalnego ich stanu technicznego, zagrażającego bezpieczeństwu publicznemu. (p)

Jak się u nas buduje drogi

Ze Śląska piszą nam:

Ostatnio zamknięto dla ruchu kołowego drogę na odcinku Skoczów — Jasienica i ruch ten odbywa się ze Skoczowa przez Pierściec, Iłownicę i Rudzicę, co w rezultacie znaczy przymusowe nadrobienie 17 km drogi, a więc dwa razy tyle, co wynosi droga zamknięta. Nie mamy nic przeciw ulepszaniu dróg i rozumiemy, że podczas ich odbudowy ruch na nich równocześnie odbywać się nie może; znosiliśmy chętnie przymus objeżdżania, ale na czas do tego konieczny, a nie na całe miesiące i to rok rocznie zupełnie niepotrzebnie.

Zamiast wykorzystać do budowy tej szosy długie letnie dni pogodne, zarządzić dla szybkiego i celowego jej wykonania dwie a nawet trzy zmiany, nagromadzić planowo potrzebny materjał i oszczędnie używać grosza publicznego, który składamy jako podatnicy, budowa, ta jakby na urągowisko, odbywa się widocznie bez planu, bez należytego przygotowania i wlecze się całemi miesiącami, przez co marnuje się i pieniądz i pracę ludzką, bo z lekkiem sercem każe się tymczasem objeżdżać okolicznej ludności całych 17 km w czasie żniw i robót sezonowych.

W dniu 7 lipca zamknięto drogę a do 16 lipca nie zrobiono prawie nic.

Mówią, że na odcinku od Skoczowa do Podgórza ma być urządzona droga betonowa — o jej rozpoczęciu niema mowy, natomiast leży na tym odcinku nagromadzony masami szuter rozmaitego rodzaju, który do tej budowy się nie nadaje i częściowo już go stamtąd zabrano na odcinek inny, gdzie go się zużyje. Widoczny więc brak planu programu i oszczędności.

Gospodarkę tę należy napiętnować, jeżeli się zważy, że szosy na Śląsku Cieszyńskim rozkopano w kilku miejscach np. w Zebrzydowicach, Drogomyślu i Dziedzicach i zamiast skoncentrować walce, robotników i wogóle wszystkie potrzebne i rozporządzalne siły i narzędzia na jednym odcinku, rozkopuje się szosę i wlecze się roboty anemicznie i bezprogramowo.

Z ZAGRANICY

Wojna samochodowa europejsko-amerykańska

W czwartek, dnia 31 bm., rozpoczęły się w Paryżu obrady przemysłowców samochodowych 6 krajów, celem opracowania planu walki przeciw przywozowi samochodów amerykańskich. Udział w tych rokowaniach biorą przedstawiciele przemysłu Austrji, Czechosłowacji, Francji, Belgji i Niemiec; inicjatywę i kierownictwo tej akcji objął przemysł niemiecki.

Projektowane jest utworzenie kartelu europejskiego, któryby ustalił kwoty przywozowe dla każdego z zainteresowanych krajów, z tem, że całe zapotrzebowanie Europy będzie pokrywane przez przemysł europejski.

Z przemysłu samochodowego

Ford zakończył układy o kupno fabryki samochodów „Isotta Fraschini“ w Medjolanie. Zakłady przechodzą całkowicie na własność Forda. Kapital zakładowy nowej firmy, która będzie się nazywała „Ford-Isotta-Fraschini Company“, wynosi 100 milj. lirów. Układ zastrzega, że silniki lotnicze „Isotta Fraschini“ budowane będą w Ameryce.

Lotnictwo komunikacyjne Wielkiej Brytanji

Angielska Izba Lordów przeprowadziła ostatnio wyczerpującą dyskusję nad sprawami lotnictwa komunikacyjnego: dyskusja ta jest dla nas źródłem całego szeregu ciekawych informacyj.

Lotnictwo komunikacyjne W. Brytanji zajmuje, co do rozpiętości linij lotniczych, drugie miejsce na świecie: — Stany Zjedn. A. P. 74 000 km., W. Brytanja 46 000 km., Francja 32 000 km., Niemcy zaś 29 000 km. Jednakowoż gęstość jego lotniczej sieci komunikacyjnej jest bardzo mała; dlatego też wciąż są jeszcze nowe projekty rozbudowy tej komunikacji.

Sekretarz stanu dla spraw lotnictwa, lord Thomson, oświadczył w czasie dyskusji, że w najbliższej przyszłości już trzeba liczyć się z otwarciem nowych linij lotniczych z Indji do Australji, oraz z Egiptu do Afryki Południowej. Również rozpoczęto prace przygotowawcze nad stworzeniem komunikacji lotniczej przez Atlantyk, między Londynem i Winnipeg w Kanadzie: droga prowadziłaby przez Islandję, Grenlandję i kraj Baffina. Dnia 3 lipca wyruszy z Londynu specjalna ekspedycja, mająca zbadać w praktyce możliwości zrealizowania tej koncepcji.

Co do komunikacji lotniczej za pomocą sterowców lord Thomson oświadczył, że oba wielkie sterowce angielskie R. 100 i R 101 należy traktować tylko jako eksperyment naukowy. W tej chwili jeszcze nie można dać definitywnej odpowiedzi, w jakim stopniu eksperyment ten można uważać za udany i czy można będzie zastosować sterowce do normalnej komunikacji powietrznej.

Mówiąc o subwencjach rządowych dla lotnictwa lord Thomson przytoczył liczby, świadczące że lotnictwo angielskie pokrywa 50 proc. swych kosztów z subsydjów rządowych, francuskie 77 proc., niemieckie zaś 68 proc. Koszt przewozu 1 tony na odległość 1 mili ang. (1609 m.) drogą powietrzną wynosi: po przeliczeniu: — we Francji około 36 zł., w Niemczech około 20 zł., w Anglji zaś około 14 zł.

Wracając jeszcze do kwestji subsydjów rządowych dla lotnictwa, lord Thomson wypowiedział zdanie, że nie można uważać ich za „zwyczajne subwencje“, tylko trzeba zgodzić się na to, iż są one „inwestycjami dla nieprzewidzianych i nieoczekiwanych korzyści“.

Walne Zebranie Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych

W dniu 17 lipca r. b. odbyło się w „Domu Kupiectwa Polskiego“ Walne Zebranie, na którego porządku obrad znajdowało się: sprawozdanie z działalności Związku za rok bieżący, wybór Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Arbitrażowego, sprawa konwencji handlu pneumatykami i t. d.

Po zagajeniu zebrania przez prezesa Związku p. dyr. St. Sierszyńskiego sprawozdanie z działal-

ności za rok ubiegły zdał sekretarz generalny Związku, p. Wł. Szczepański. Ze sprawozdania wynika, że Zarząd w ubiegłym roku wykazał olbrzymią działalność, doprowadzając Związek do wysokiego poziomu, gdyż jes ton w możności dawać niezmiernie dużo korzyści swym członkom. Najlepszym dowodem żywotności Związku jest fakt, że wszyscy bez wpjątku kupcy i przemysłowcy samochodowi Wielkopolski i Pomorza są w Związku zrzeszeni. Liczba członków wynosi obecnie około 120, przyczem w roku obecnym Związek powiększył szeregi o 80%. Związe kdoprowadził do utworzenia i współdziałał w konstrukcji konwencji odsprzedawców gum, wprowadził taką konwencję na terenach Wielkopolski i Pomorza, zorganizował Salon Samochodowy na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, wprowadził „czarną listę niesumiennych klientów", przeprowadził ankietę w przemyśle karoseryjnym dla całej Polski i poczynił zabiegi w interesie tegoż przemysłu u władz, Związek czynił starania odnośnie zmiany przepisów co do rejestracji wozów używanych oraz wozów nowych, ustalił wysokość średniej dochodowości przedsiębiorstwa samochodowego, wystąpił do władz skarbowych o zaprzestanie stosowania niewłaściwej a wysokiej stawki dochodowości do firm samochodowych. Jednocześnie, co jest niezmiernie ważne dla wszystkich właścicieli samochodów, Związek wystąpił do władz skarbowych o zmianę zarządzeń dotyczących amortyzacji samochodów, uznawanych przez władze skarbowe, żądając, by ta była dokonywaną w takim czasie, który odpowiada faktycznej użytkowności samochodów.

Ze względu na niezwykły ogrom pracy i pośpieszne jego tempo, Zarząd Związku był przeciążony pracą, odbywając po kilka zebrań tygodniowo. Związek wysłał do swoich członków przeszło 30 okólników i załatwił przeszło 1 500 korespondencyj.

W uznaniu prac Zarządu wyrażono na wniosek komisji rewizyjnej podziękowanie całemu Zarządowi za pożyteczną, niezmiernie owocną pracę, specjalnie zaś p. prezesowi Sierszyńskiemu oraz sekretarzowi generalnemu p. Szczepańskiemu wyrażono podziękowanie za zorganizowanie w tak okazałej formie pierwszej w Polsce Wystawy Samochodowej w ramach M. W. K. T.

Następnie omawiano projekt nowej taryfy celnej, którą Rząd zamierza wprowadzić odnośnie importowanych samochodów. W związku z tem powzięto następującą uchwałę: „Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych stwierdza, że wszelka podwyżka ceł na samochody importowane do Polski prowadzi z jednej strony do stworzenia cieplarnianej atmosfery dla krajowego przemysłu, który w takich warunkach rozwijając się, nie będzie dawał żadnej gwarancji rozwoju i nie będzie mógł iść z postępem, nieodczuwając bodźca współzawodnictwa, które jest miarą rozwoju każdego przedsiębiorstwa, przyczyniając się do stworzenia podstaw rozwoju dla każdej żywotnej placówki, z drugiej zaś do zahamowania motoryzacji środków komunikacyjnych w kraju, które gwarantują reorganizację i modernizację metod pracy naszych placówek przemysłowo-handlowych i są w stanie przyczynić się do wzmocnienia ich walorów we współzawodnictwie międzynarodowych czynników gospodarczych."

Z wyszczególnionych powyżej przyczyn Związek uważa wszelkie propozycje, zmierzające do podwyższenia cła na samochody za wysoce szkodliwe dla życia gospodarczego i wypowiada się stanowczo przeciwko ich wprowadzeniu. Jednocześnie uważają, że należy wszelkiemi siłami przyczyniać się do rozwoju przemysłu karoseryjnego i części samochodowych, które mogą być wyrabiane w kraju. Dalej należy cła obniżyć na sprowadzane podwozia samochodowe, co przyczyni się do ekspansji w większym stopniu przemysłu karoseryjnego.

Nowy Zarząd stanowią pp. dyr. St. Sierszyński — prezes; dyr. inż. Jastrzębski — wiceprezes, oraz pp. inż. Duszyński, Linke, Tomaszewski, Katafias — Toruń, W. Wentzel — Ostrów.

Sąd Konwencyjny tworzą: pp. Nowicki, Michałowski, Kwiatkowski, Wentzel i Beszterda.

Sąd Arbitrażowy: pp. Michałowski, Kwiatkowski i Śliwińska.

Komisję Rewizyjną: pp. Gustowski, Kwiatkowski, Nowicki.

Po wyczerpaniu całego porządku obrad prezes solwował zebranie, dziękując wszystkim obecnym za przybycie.

Zebranie Zrzeszenia Związków Zawodowych Ziem Zach. Rz. P. w Środzie

W niedzielę, dnia 27. ub. m. odbyło się w lokalu p. Gądkiewicza w Środzie ul. Gen. Dąbrowskiego 10 zebranie konstytucyjne filji Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich Rzpl. Polskiej w Środzie.

Zebranie zagaił o godz. 11 przed poł. przybyły z Centrali delegat kol. Sypniewski słowami „Cześć wspólnej pracy". Zarazem powitał wszystkich obecnych członków oraz gości i odczytał porządek obrad ,który zebrani bez zmian przyjęli. Na przewodniczącego zebrania powołano jednogłośnie kol. Filozofa Stefana, zaś na sekretarza Barańskiego.

Pogląd na pracę Związku dał przybyły z Centrali sekretarz, przedstawiając całkowity rozwój Zrzeszenia. Następnie przyjęli zebrani statut oraz regulaminy odczytane przez kol. Sypniewskiego podczas zebrania. Zkolei przystąpiono do wyboru zarządu, w skład którego weszli jednogłośnie: jako prezes kol. Filozof Stefan, sekretarz Szymkowiak Antoni, skarbnik Józwiak Wojciech, ławnicy Gaj Wacław i Jakubiak Jan, a w skład komisji rewizyjnej kol. Ludwiczak Józef oraz Łukaszewicz Antoni. Na zebraniu przystąpiło do filji 18 członków. Pod wnioskami członków zapada uchwała, iż zebrania plenarne odbywają się regularnie każdą niedzielę po pierwszym w lokalu p. Gądkiewicza o godz. 10 przed poł. Na tem przewodniczący solwował zebranie słowami „Cześć Wspólnej Pracy".

Komunikat Związku Zaw. Automobilistów R. P.

Zebranie plenarne oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. odbędzie się w dniu 6 sierpnia b. r. o godzinie 20 w lokalu p. Borysiaka, przy ul. Sew. Mielżyńskiego 20. Na porządku dziennym liczne ważne sprawy.

Odpowiedzi redakcji

Pan I. K. — Stanisławów. — Zamieniając przy sześciocylindrowym silniku, choćby jeden tłok, należy tak postąpić jak z nowym silnikiem. By nowy tłok się wpracował wzgl. wytarł należy przejechać około 1500 klm., przyczem szybkość nie powinna przekraczać 50—60 klm. na godz. Na pierwszym i drugim biegu szybkość ta oczywiście musi być znacznie zredukowana. Dalej zaleca się — dla pielęgnacji tłoka — dodać do benzyny odrobinę oleju.

Pan A. F. — Stryj. — Jeżeli opony u przednich kół tylko jednostronnie się zużyły, wtedy radzimy Pan uzamienić je, względnie wmontować lewą na prawe koło i odwrotnie, tak, by strona zużyta skierowana była ku środkowi. Zamiana kół przednich w danym wypadku niceby nie pomogła.

Pan K. J. Kcynia. — Pisze Pan, że zrana nie może uruchomić silnika zapomocą starteru, zaś ręcznie — natychmiast zaskakuje. Główny błąd będzie spoczywał w baterji, która jest niedostatecznie naładowana, a temsamem niezdolna rozruszyć silnika. Dlatego też starter jest za słaby, by móc rozruszyć silnik. Możliwe, że w magnecie albo świecach coś jest w nieporządku. Pierwszy może być zabrudzony, a dalej odległość elektrod od elektrody głównej może jest za duża, wreszcie olej w karterze może jest zbyt gęsty, co znowu w znacznym stopniu obniża ilość obrotów silnika.

Pan St. A. — Za żadną szkodę Pan nie odpowiada. Rowerzysta, widząc, że Pan wjeżdża z ul. Libelta w ul. Noskowskiego powinien się był trzymać za wozem, a nie wjeżdżać w tę ulicę po stronie zewnętrznej zakrętu i Pana mijać.

Z KOMTURA

Co widzimy w pawilonie Ministerstwa Komunikacji. — Epokowy wynalazek polski w kolejnictwie. — Próba mieszanki spirytusowo-benzynowej.

Eksponaty, mieszczące się w pawilonie 20-ym na M. W. K. T., ilustrują znakomicie działalność kolejnictwa polskiego co do odbudowy tegoż kolejnictwa po wojnie światowej, wprowadzenia wszelkiego rodzaju ulepszeń technicznych i wreszcie scalenia pod względem administracyjnym.

Od czasu odrodzenia państwa polskiego kolejnictwo polskie miało za swe zadanie odbudowanie zniszczonych podczas wojny objektów kolejowych.

Umieszczona w pawilonie M. K. ogólna mapa zniszczeń daje wyraźny pogląd na stopień uszkodzeń objektów kolejowych w całej Polsce, a odpowiednie wykresy ilustrują postęp prac przy odbudowie kolejnictwa polskiego.

Z wykresów tych widzimy, że do roku bieżącego odbudowano 83 proc. dworców kolejowych, 80 proc. mostów kolejowych, 82 proc. warsztatów, 81 proc. stacyj wodnych i 73 proc. kolejowych domów mieszkalnych.

Koszty tej odbudowy wynosiły 780 miljonów złotych.

Wystawione tu modele przekonywują nas, że przy odbudowie dworców kolejowych, wież ciśnień i kolejowych domów mieszkalnych stosowano prawie wyłącznie polskie motywy architektoniczne.

Z większych robót, dokonywanych obecnie w zakresie inwestycyj są przedstawione roboty przy przebudowie węzła warszawskiego, nowej linji kolejowej ze Śląska do Gdyni oraz prace nad budową gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie i w Warszawie.

Zasługującym na specjalne zanotowanie jest pocieszający fakt, że koszty inwestycyj, jak i odbudowy mieszkań, są pokrywane całkowicie przez P. K. P. z dochodów eksploatacyjnych, bez uciekania się do zaciągania pożyczek.

W dziale, ilustrującym stan utrzymania nawierzchni , mostów i budynków są zebrane modele i wykresy główniejszych typów szyn, styków, złącz szynowych, drezyn, toromierzów itp.

Pokazy Ministerstwa Komunikacji uwidoczniają, że przy pracach nad utrzymaniem torów P. K. P. korzystają z najnowszych urządzeń i przyrządów.

Dowiadujemy się tu, że ilość drewnianych podkładów kolejowych, na sieci P. K. P. wynosi 40 miljonów sztuk, wobec czego sprawa konserwacji samych podkładów jest zadaniem pierwszorzędnej wagi. W tym celu P. K. P. posiadają własne laboratorja do badań chemicznych i biologicznych. Na obszarze Polski istnieje 10 zakładów impregnacji podkładów, w tej liczbie 5 należą do P. K. P.

W stoisku 4 uwidoczniona jest praca państwowych kolejek wąskotorowych. Ogółem długość sieci tych kolejek wynosi około 2.400 km., średni na ładunek dzienny — 2.000 wagonów 5-cio tonowych.

Pokazy zawarte w stoisku 5 ilustrują eksploatację P. K. P.: z umieszczonych tu wykresów i zestawień staje się widoczne, jak wielkie znaczenie posiada sieć kolei polskich dla ruchu tranzytowego z Zachodu Europy na Wschód i z Południowego Wschodu na Północ. Widzimy też, że taryfy kolei polskich — nawet po ostatniej ich podwyżce — są nadal najtańsze, tylko w niektórych wypadkach ustępując Francji i Czechosłowacji.

Posiadając 5.200 parowozów, 8.500 wagonów osobowych i 140.000 wagonów towarowych, P. K. P. przewożą rocznie 170 miljonów podróżnych i 65 miljonów ton towarów.

Ogólna wartość majątku P. K. P. wynosi 7 i pół miljardów złotych, to jest około 1 miljarda dolarów.

Wykresy wpływów i wydatków P. K. P. uwidoczniają przewyżkę wpływów nad rozchodami z ogólnej ilości 65 miljonów ton przewożonych rocznie towarów nadanie wewnętrzne stanowi 42 milj. ton, wywóz do portów i zagranicę — 20 milj. ton, przyjęcie z zagranicy — około 2 milj. ton, oraz tranzyt — 5 milj. ton.

Przewozy węgla wynoszą 52 proc. ogólnej ilości przewozu towarowego, przewozy drzewa — 34 proc., przewozy wytworów przemysłu górniczego — 3 proc., przewóz płodów rolnych — 3 proc., pozostałe przewozy — 8 proc. Ilość personelu na 1 km. wynosi 9,1 pracowników.

Stoisko 9 pawilonu Ministerstwa Komunikacji zawiera modele szpitali i sanatorjów kolejowych, wagonów sanitarnych i kamer dezynfekcyjnych.

Stoisko 10 daje wzory materjałów, używanych na P. K. P. przy naprawie wagonów.

W stoisku 11 umieszczono wykresy, demonstrujące sposoby przeprowadzania kontroli nad wydajnością warsztatów kolejowych. Z wykresów tych jest widoczne, że wydajność warsztatów jest wystarczająca, a nawet że polskie wytwórnie taboru mogą dostarczać tabor i dla innych państw.

W tym pawilonie demonstrowane są modele wynalezionych automatycznych sprzęgów wagonowych: systemu inż. Sokołowskiego, który to sprzęg odpowiada wszystkim warunkom, ustalonym przez Komisję Badania Sprzęgów, oraz model sprzęgu systemu p. Florjanowicza.

Tabor zwykły, tj. parowozy, wagony osobowe i towarowe, jest wystawiony na terenie A, obok taborów Włoch, Czechosłowacji i Rumunji. Dział Lotnictwa mieści się w osobnym pawilonie.

* * *

Na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu przybył świeży eksponat, będący prawdziwą chlubą całej polskiej techniki w dziedzinie kolejnictwa. Jest to stawidło parorozdzielcze dla maszyn zaworowych systemu znanego wynalazcy w dziedzinie mechanizmów parorozdzielczych, Aureljusza Jendrusika. Mechanizm ten, dzięki swej niebywałej prostocie i wskutek tego uproszczeniu maszyny parowej, a równocześnie dzięki idealnym zaletom, o których niżej, staje się mechanizmem prawdziwie epokowym, mogącym wprowadzić poważny przewrót w kolejnictwie.

Mechanizm parorozdzielczy systemu Jendrusika jest bez kulis i mimośrodów, odpadają przy nim ekscentryki, rykury, by pass'y itp. Składa się on z wału rozrządczego, na którym umieszczone są tarcze o powierzchniach cylindrycznych z niewielkiemi wygarbieniami jednakowej wielkości. Napęd wału rozrządczego otrzymuje się od osi napędnej lub wiązarowej za pomocą niezwykle prostego mechanizmu, który łączy wał rozrządczy z osią napędną. Wał rozrządczy umieszczony jest w panwiach skrzyni zaworowej i wzdłuż osi nie przesuwa się wcale. Również i rolki toczące się po nim stoją po jednej linji, dzięki czemu cały mechanizm posiada niezwykle prostą konstrukcję i łatwą do obsługi. Każdy cylinder przy tym mechaniźmie posiada cztery zawory, to jest dwa wlotowe i dwa wylotowe. Zawory te sterowane są od obrotu wału rozrządczego. przyczem początek odkrycia wylotu pary jest stały i niezależny od napełnienia nią, jak również i kompresja tejże.

Przy mechaniźmie tym odpadają skomplikowane części ruchome przy podwoziu, używane przy wszystkich typach lokomotyw kulisowych, niepotrzebne są również smary, których się używa przy suwakach dla pary przygrzanej. Maszyna z tym mechanizmem wygląda już na pierwsze wejrzenie jako niezwykle prosta w swej konstrukcji i odbijająca tą właśnie prostotą od wszystkich istniejących typów lokomotyw.

Prostota jej konstrukcji daje możliwość rozwinięcia większej szybkości, bez obawy zepsucia się w drodze, a ponieważ wlot pary odbywa się stopniowo, bo od 5 do 90 proc., ekonomja w pracy staje się oczywista, zarówno w parze jak i w paliwie. Maszyna ta jest ekonomiczniejszą również w remoncie, jak również dłuższy bez porównania jej żywot w stosunku do wszystkich istniejących typów maszyn bieżnych jest zgóry zapewniony.

Zalety mechanizmu systemu parorozrządczego Aureljusza Jendrusika są poprostu niezwykłe i nie dają się nawet w przybliżeniu wszystkie ogólnie wymienić. Dość wspomnieć, że każdy z istniejących typów lokomotyw ma to do siebie, że maszyna parowa może być unieruchomiona przy najmniejszym uszkodzeniu jakiegokolwiek walika, których jest spora ilość. Niebezpieczeństwo takiego uszkodzenia przy lokomotywie Jendrusika nie istnieje prawie wcale. Maszyna jest naprawdę w pracy i w użyciu przy każdych warunkach najzupełniej pewna i może uchodzić za maszynę bez konkurencji na całym świecie.

* * *

Celem spopularyzowania spirytusu jako środka napędowego w mieszance spirytusowo-benzynowej i wykazania dodatnich cech tej mieszanki, Państwowy Monopol Spirytusowy zorganizował przy łaskawym udziale Automobil-Klubu Polski oraz Automobil-Klubu Wielkopolskiego kilkunastodniowy rajd (bez zatrzymywania motoru) na 6-cylindrowym samochodzie seryjnym marki Chrysler typ „66", produkcji 1930 r. o sile KM 68, który przejechał poprzednio 5 000 klm., użyczonym przez powszechnie znaną firmę Auto-Koncern w Warszawie. Samochód ten jest wyposażony pneumatykami Good Year.

Wiadomo powszechnie, że za lat parę produkcja benzyny spadnie do minimum a jednocześnie zapotrzebowanie na środki napędne znacznie wzrośnie. Aby w przyszłości zapobiec ewentualnemu brakowi benzyny, Państwowy Monopol Spirytusowy po długiej i żmudnej pracy spreparował mieszankę spirytusowo-benzynową pod nazwą „Benzynal", która obecnie nie jest droższa od benzyny, a przy większem jej zapotrzebowaniu cena niewątpliwie ulegnie zniżce.

Pod względem technicznym mieszanka ta w zupełności zastępuje benzynę a nawet posiada o wiele więcej cech dodatnich, ponieważ: 1) wydajność siły wybuchowej mieszanki jest jednakowa z takąż wydajnością benzyny, 2) daje mniejszą ilość osadów w tłokach, 3) zmniejsza do minimum wydzielanie gazów, 4) zmniejsza wydatki na materjały pędne, 5) umożliwia łożyskom dłuższą pracę.

Mieszanką tą winni w pierwszym rzędzie zainteresować się rolnicy, używając „Benzynalu" do swych samochodów i traktorów, gdyż gorzelnie nasze są przystosowane do produkowania spirytusu w ilości kilkakrotnie przewyższającej produkcję obecną, a wzmożenie produkcji spirytusu w naszych gorzelniach będzie niechybnie połączone z korzyścią dla rolnictwa.

Zadaniem zorganizowanego przez Państwowy Monopol Spirytusowy rajdu samochodowego jest wykazanie, że motor przy zastosowaniu mieszanki „Benzynalu" pracuje równorzędnie a nawet lepiej, niż na benzynie.

W tym celu został opracowany dla tego rajdu przez Automobil-Klub Polski nader ostry regulamin i przez cały czas rajdu są obecni przy samochodzie delegaci Automobil-Klubów i kontrolerzy urzędowi z p. kapitanem Piotrem Tkaczykiem na czele — z ramienia Państwowych Zakładów Inżynierji — i kontrolerzy z Departamentu Aeronautyki i Inżynierji Min. Spr. Wojskowych.

Ważniejsze organy motoru, jak również maska przykrywająca motor i zbiornik, zostały zaplombowane, w celu uniemożliwienia wszelkich nieporozumień.

Motor samochodu Chrysler został uruchomiony w dniu 16 lipca br. o godz. 12 w Warszawie i do chwili ostatniej pracował bez zatrzymania. Samochód ten przebył do godz. 8,30 dnia 21 lipca br. 6 008 klm i nadal pracował na szlaku Poznań — Pniewy — Nowy Tomyśl — Rakoniewice — Czacz — Kościan — Stęszew — Poznań. Trasa tego okrążenia wynosiła około 190 klm. Dla przebycia tego dystansu samochód potrzebował 3 g. i 30 minut czasu, poczem, po kilkuminutowym postoju, niezbędnym dla nalania mieszanki i naoliwienia wozu, co się odbywało przed lokalem Automobilklubu Wielkopolski przy ulicy Kantaka w Poznaniu, samochód wyruszał na następne okrążenie, przejeżdżając przez teren M. W. K. T.

Oliwa i smary do tego rajdu zostały dostarczone bezinteresownie przez firmę Standard Nobel w Polsce.

Po przejechaniu 20 000 klm. samochód wrócił pod kontrolą do Warszawy, gdzie zostanie rozebrany i zbadany przez ekspertów Komisji Technicznej Automobil-Klubu Polski. Zadaniem Komisji będzie określenie zużycia poszczególnych części i ewentualnego wpływu mieszanki na stopień zużycia motoru.

HUMOR

Dobrze go zna

— Wiesz, wczoraj byłem na spacerze samochodem, z osobą, którą najbardziej lubię.

— Tak? Nie nudziło ci się, tak samemu jeździć?

Troskliwa mama

— O, ten samochód, który tam stoi przejechał wczoraj w mojej obecności barana.

— Na miłość boską, Gucio, nie podchodź tak blisko!

W szkole

— Franek, nazwij mi kilka znanych generałów.

— Haller.

— Dobrze.

— Zagórski.

— Dalej.

— General Motors.

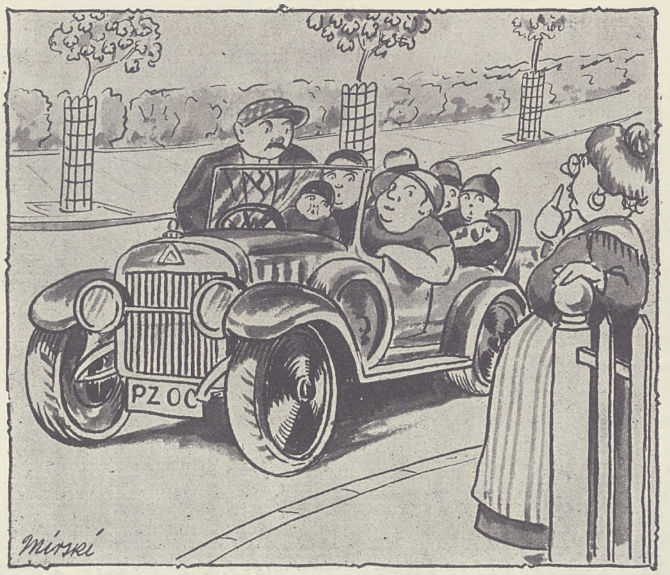
Dobra kalkulacja

— Chcę zrobić podróż motocyklem do Warszawy. Ile pieniędzy potrzebuję na dzień?

— Conajmniej pięćdziesiąt złotych.

— Hm, ale ja chciałbym zabrać również moją żonę.

— A, wówczas potrzebujesz tylko trzydzieści do czterdziestu złotych.



Troskliwy wnuczek: — O, czy babcia z nami nie pojedzie?

Nieporozumienie

Starsza pani zbliża się do taksówki i pyta uprzejmie eleganckiego szofera:

— Przepraszam, czy jest pan wolny?

— Nie — odpowiada — żenię się w następnym tygodniu.

Nie odgadł

— Widzisz tam, tych dwoje młodych ludzi w aucie?

— Widocznie się młodo pobrali, sądząc z twarzy pałających szczęściem.

— Tak, ale nie ze sobą.

Jeszcze pewniej

— Mój samochód jest teraz zupełnie pewny. Ubezpieczyłem go wczoraj.

— Mój motocykl jest jeszcze pewniejszy. Został on wczoraj opieczętowany!

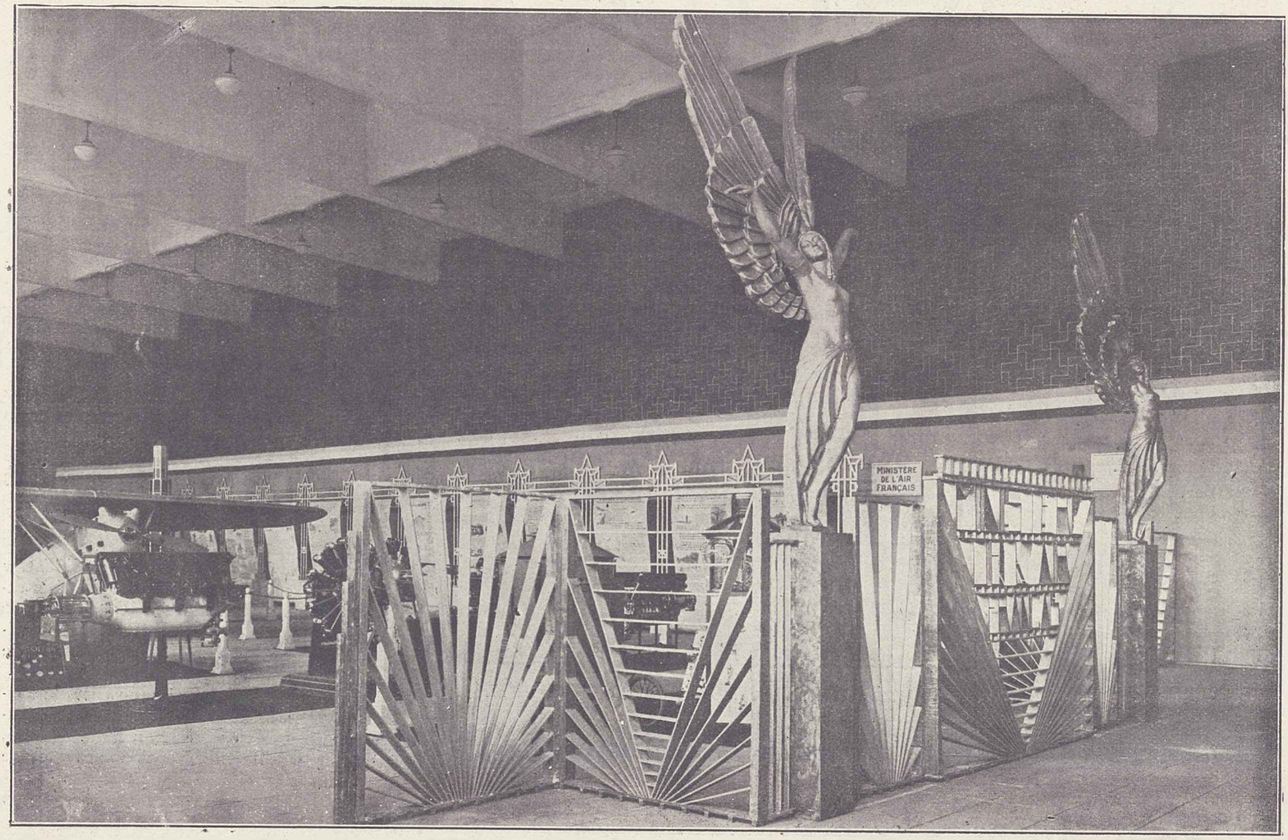
Dobrze wytłumaczył

Dwu kolegów-automobilistów spotyka się po kilku latach z racji M. W. K. T. w Poznaniu.

— Posłuchaj, Filku, poco wiszą na ul. 27. Grudnia te dwie ample sygnalizacyjne?

— Zaraz ci odpowiem, kochany Stefku. Światło zielone oznacza w prawo, czerwone w lewo, białe — stop, a jeżeli się wogóle nie świeci, znaczy to, że ci nie wolno z wozem ruszyć z miejsca.

Rozmaitości z Komtura



Niezwykle gustowne wejście do pawilonu francuskiego ministerstwa aeronautyki na Komturze, chlubnie świadczące o wytwornym smaku francuskim.

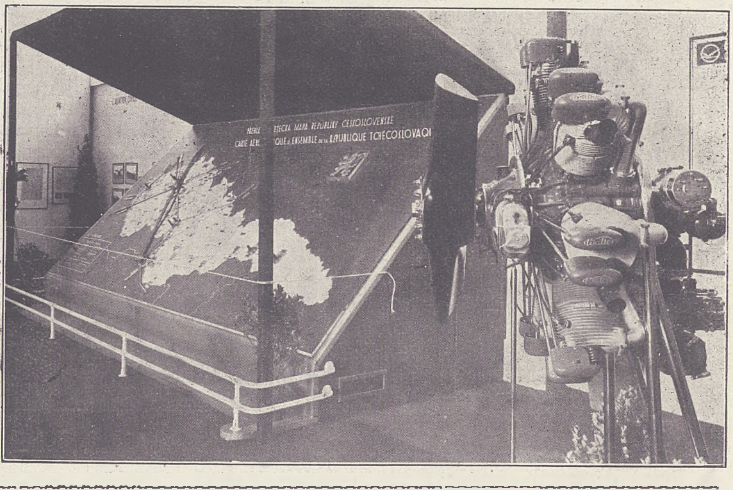
* * *

Na stoisku „pięknej Szwajcarji" widzimy cudowne zdjęcia z zimowej komunikacji w tym kraju, którą uskuteczniają potężne autobusy pocztowe Saurer-Arbon.

* * *

Potężny silnik lotniczy „Walter", typu gwiaździstego, na stoisku Czechosłowacji





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.